



MODELLFLYGNYTT



ORGAN FÖR
SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND

3
1978

OT: 7,3-9,8 cc 363290

MODELLFLYGNYTT

MFN är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar. Tidningen utkommer med sex nummer per år: februari, april, juni och september, oktober och december.

REDAKTÖR

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FACKREDAKTÖR linflyg:

Ingemar Larsson
Dr. Forselius Gata 50
413 26 Göteborg. Tel. 031/187271

FACKREDAKTÖR raketflyg:

Peter Meurling
Roslagsgatan 57:2
11354 Stockholm. Tel. 08/300197

FACKREDAKTÖR radioflyg:

Mikael Nabrink
Oslovägen 23
452 00 Strömstad. Tel. 0526/10079

FACKREDAKTÖR friflyg:

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V.Frölunda. Tel.031/493055

FACKREDAKTÖR utbildning:

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32.
75227 Uppsala. Tel. 018/108157

ANNONSER

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10,
Tel. 011/ 1321 10 mellan kl. 09.00 –
13.00.

DISTRIBUTION

Förbundsexpeditionen, Sandbergsg. 4
Box 10022, 600 10 Norrköping 10

PRENUMERATION

Pris 30 kr per år. Per postgiro
51 81 65 - 6, 600 10 Norrköping 10.

LÖSNUMMER

Säljes i mån av tillgång för 5:- per st.
Direktanslutning till SMFF 30:- per år.

Material sändes till fackredaktörerna
eller till förbundsexpeditionen

EFTERTRYCK FÖRBJUDES

Nu har det hänt igen!?

Förbundsrådet har återigen "tvingats" ta ett beslut om begränsningar i ansvarsförsäkringen som inte kommer att bli populärt för några få.

Det är ju inte så länge sedan som förbundsrådet fick på "nöten" vid årsmötet i Härnösand och ändå vågar de åter ta ett "vågat" beslut.

Varför?

Som kontaktombud mellan SMFF och försäkringsbolaget har jag sedan årsmötet fått in 4 olika fall som vart och ett verkligen kan påstås vara "drulliga" i överkant.

1. Flygning på fält som är förbjudet för modellflyg med stora egna skador som följd på grund av störningar.
2. Flygning i närheten av parkerade bilar med skador på bil i 75-tusen kronors klassen.
3. Flygning nära nybyggda enplanshus med skador på nytt tak.
4. Inflygning i vardagsrum med skador på fönster, tapeter och inredning.

Materiella ting som naturligtvis går att ersätta. Men vad händer nästa gång?

Jag vågar inte tänka.

Några klubbar, Malmö RFK och RFK Kometen, har tidigare ställt frågan till mig om inte försäkringen borde gälla endast under förutsättningen att flygning sker på plats som klubben beslutat om. Förbundet har inte tidigare haft anledning att lägga sig i klubbarnas egna beslut. Försäkringen har dock gällt oavsett vad klubben beslutat. Medlemmen har i princip kunnat flyga var som helst, med risk att bli "petad" ur klubben och därmed mista rätten till den kollektiva ansvarsförsäkringen.

Många klubbar, däribland min egen, har tidigt tagit beslut om var flygning får ske.

Med hänsyn till vad som nu inträffat och för att verkligen stödja de klubbar som vill ha ordning på sin verksamhet, har förbundsrådet nu beslutat "att försäkringen gäller endast under villkor, att all modellflygning skall ske på platser som klubben beslutat om".

Det gäller nu för alla klubbar att verkligen göra en ordentlig översyn av sina fält och sin verksamhet. Du som medlem måste hjälpa till med detta om Du känner något ansvar för Din verksamhet. Klubbarnas beslut behöver inte delges SMFF.

Vid ett eventuellt skadefall skall med skaderapporten bifogas en kopia av klubbens beslut samt uppgift var eller på vilken plats skadan har skett. Närmare detaljer kommer att tillställas varje klubb.

Samtliga skadefall har skett med RC-modeller, vilket är fullt naturligt, utan att närmare förklaring behövs avges. En RC-modell ställer ju betydligt större krav på utövaren än vad andra modelltyper inom SMFF kan sägas göra.

Det är riktigt av SMFF att vara "självkritiskt" och verkligen i tid hindra en inblandning av utomstående. Några strävar tyvärr åt motsatt håll. Så är det tyvärr inom vårt förbund. Men alla kan ju inte vara "stöpta i samma form".

Det gäller att vi verkligen hjälps åt att göra god PR för modellflyget. Skäll gärna på Din kompis om han bär sig dumt åt – det "rensar luften". Du och jag kommer att förstå varann mycket bättre, vår fina verksamhet kommer att må mycket bättre. Du vet väl hur det gick med Ikaros den däraktige flygaren. . .


K. A. Ericsson

Omslagsbilden: Den yngste deltagaren på majtävlingen, Gamenjuniorerna Mats Bagge, 7 år.

ÅRSMÖTE - 78

SMFF:s ÅRSMÖTE

Det gick i stort sett lugnt till, med undantag från den ofrånkomliga diskussionen om storleksgränser. Detta kom upp på slutet under övriga frågor.

Här följer en liten genomgång av dom olika motionerna.

Tävlingsavgifterna förblir oförändrade.

Tävlingsstyrelsens sammansättning blir som förut.

Tävlingsregler kommer inte att distribueras till klubbarna, utan dom som vill ha dom får beställa från expeditionen. GÖR DET FÖRRESTEN.

Landningsvarv med studs och gå införs inte i flygprogrammet för R/C cert.

Ingen avgift tas ut för R/C cert.

Och så blev QM-pylon SM klass.

De va tävlingsfrågorna.

Den ekonomiska rapporten godkändes liksom budgetförslaget för 1978. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

Avgifterna till förbundet godkändes enligt förbunds-rådets förslag.

Resebidrag blir det även till nästa Årsmöte.

Limhamns långa motion ang. SMFF:s totala verksamhet diskuterades inte, då ingen ville starta debatt och Limhamn saknade representant.

Försäkringen var på tapeten och vi fick reda på vad som tidigare varit publicerat i Mfn. Kanske lite utförligare.

Limhamns motion om ändrade regler för erhållandet av Mfn, gick igenom.

Det innebär att varje nyregistrerad medlem erhåller senaste nummer och därefter kommande nummer.

Skvadern hade en motion ang registrering som beslöts att utredas. SLM ville att SMFF på ett

eller annat sätt "testar" dom prylar som säljs.

Men det har förbundet inga resurser till så det avslogs.

Men SLM:s förslag om att SMFF skall kontakta importörer och tillverkare av RC utrustningar och be dom bifoga ett papper med reklam för förbundet, säkerhetsbestämmelser och uppgifter om frekvenser mm. Detta antogs med det tillägget att det skall gälla alla försäljningsställen. Jag hoppas det inte bara gäller RC. Dom andra klasserna behöver också sprida information.

SLM ville att SMFF genom ett pressmeddelande upplyser allmänheten om vilka frekvenser som är upplåtna enbart för modellflyg. Och om konsekvenserna vid kvadd o lite till.

Men det tyckte inte årsmötet lät bra. Negativ PR. De va de.

Sedan kom stora gaggët. Om begränsningar i modellens storlek. Där det tycktes för och emot och där en del heltokiga argument framfördes. Det värsta var dock att vissa inte tålde att årsmötet hade en annan åsikt än dom själva och lämnade lokalen. Det ser enormt dumt ut. Men något som lät ännu dummare var kommentaren när dom gick. Att det skulle vara friflygare som röstade mot. Folk sitter där som klubbombud och inte för att representera sig själva. Det gjorde tydligen inte vännerna av stora modeller. För då borde klubbarna sätta munkavle på en del och låtit andra i klubbarna framföra klubbens åsikter. Folk som kan det här med att snacka för en sak som dom tror på, och inte som nu göra resten av årsmötet lite småsura genom att dra in saker som inte hörde till saken.

De va de.

Lars-G

Friflygets grenkonferens

Det blev inte mycket till debatt. Även om vi inte avverkade vår del lika smidigt som linflygarna.

Så det blir lite genomgång av vad som gick igenom och avslogs. Det som gick igenom först.

Vi fick en ny klass. A1 juniorer under 13 år. På försök skall också flygas F1H.

Max baryta 18,0 dm².

Flygvikt minst 220 gram.

Max 50 m. startlina.

5 starter med 120 sek maxtid.

Och en ny klass till.

75 cm gummimotormodell.

Högst 10 gram gummimotor.

Frihjulande plastpropeller, ej hemmagjord.

Spännvidd max 75 cm.

Längd max 75 cm.

Barytan är fri

Flygvikten är fri

5 starter med 120 sek maxtid.

Vid lagtävlingar skall i fortsättningen laget bestå av 3 tävlande med valfri sammansättning. Laget förhandsanmäls som förut.

Vid linkollision är man berättigad till omstart om man i praktiken kopplar direkt efter det att linorna gått ihop. Det beslutsom togs var verkligt luddigt. Flygaren är berättigad till omstart om han/hon kopplar innan han/hon fått full kontroll över modellen. Vad är full kontroll? Vem avgör när flygaren har full kontroll över modellen? LUD-DIGT.

Grenkonferensen rekommenderar arrangörer att placera klubbkamrater om möjligt i samma startgrupp eller närliggande. Och att dom som flyger mer än en klass skall om möjligt få flyga dessa i samma grupp.

Och så till det som inte gick igenom.

UT-systemet ändrades inte. Detta för att vi under 1978 skall försöka jobba fram ett enhetligt system för samtliga grenar.

3-min regeln diskuterades. Solnas motion avslogs och det förslag som lades, om att ta bort den helt, kunde inte behandlas, då någon motion inte inlämnats. Men det verkade som om dom flesta inte tycker det är någon bra regel och att vi borde kunna lösa problemen med tiden inom startgrupperna.

Förslaget om att använda den regel för linkollision som FAI antagit spolades. Dvs. att om man startat inom 60 sek, så har man chans att få omstart. FAI:s regel är i alla fall inte luddig. Den användes vid VM i Danmark och inte behövde tidtagarna där 3 klockor. Detta var en av motiveringarna att förslaget spolades.

Tävlingsavgifterna blir som förut. Det var svårt att få igenom att det bara skulle gälla dom internationella VM klasserna.

Förslaget om att vi inte skulle ha kvar resekostnadsutjämning vid UT spolades.

Det hela avslutades med att Gamen drog tillbaka sin motion om poängberäkning vid UT. Av samma anledning som att övriga förslag rörande UT spolades. Avslutning, val.

Grenchef

Bo Jansson

Vice Grenchef

Lennart Backman

Arbetskommitté

Lars-G Olofsson sammankallande

Jan Zetterdahl

Hans Lindholm

Inomhuskommitté

Sven-Olof Linden sammankallande

Sven Pontan

Per Södersten

De va de

Lars-G

Rapport från Linflygets grenkonferens.

Som vanligt var linflygets grenkonferens den lugnaste men i år blev det nästan för lugnt då det inte fanns någon "klipp i snöret"-motion. (Det har ju redan gått igenom). Heder åt Lennart Larsson och Gunnar Rydergren som i allafall hade synpunkter på en del. Utan deras hjälp hade det blivit en helt stum grenkonferens. Nu över till hur det gick med förslag och motioner:

I Team -B får man bara flyga med 17,69 meters linor och detta i 90 respektive 180 varv.

Standard-racing heter numera Good-Year racing och vissa ändringar av reglerna har gjorts. Under 1978 får man dock tävla med standard-Race modell-er i Good-Year.

Ett nytt lagplatsberäkningssystem vid SM gick igenom (Gäller vid SM-78). Från nästa säsong har vi också ett nytt uttagningssystem för landslag, men vid årets uttagning kommer det nuvarande systemet att tillämpas. Nya regler för SMFF:s modellflygmärke har det också blivit. Red Barons motion i semistunt gick igenom (med grenstyrelsens skrivning), medan varken Slow-combat eller 1,5 cc combat blev nationella klasser. Dock skall det anordnas provtävlingar för att utvärdera intresset. Vänersborgs Modellklubb tänker försöka anordna en sådan provtävling i samband med sin tävling till hösten. Så alla ni som vill flyga: sätt igång och bygg!!

Den exakta skrivningen av ovanstående förslag finns i Årsmötesberättelsen och i de nya reglerna.

Grenstyrelse och arbetskommitte består av samma folk som tidigare då alla blev omvalda.

Ingemar

FRIFLYG



NYTT FRÅN CCCP

Och deras mästerskapstävlingar.

F1A vanns av Tschop.

F1B av Jurov och F1C av Verbitsky.

Andra kända figurer placerade sig lite längre ner på listan. Lepp var 7:a efter att ha missat i första fly-offstarten. I F1A flögs totalt 9 omgångar. F1B flög totalt 10 omgångar. Samokisch var 5:a. F1C flög 11 omgångar. Och Verbitsky flög max i 11:e starten. Dvs 7 min. 2:a var en för oss okänd figur vid namn Ablamski. 6 min och 11 sek i sista. Han kanske vi får höra mer av vid nästa VM.

Nyheterarna lär inte ha varit många.

Tschop hade en kärna med flyttbar vinge. Där TP varierade mellan 54 och 58%. Samma startkroksläge och vinkelskillnad. Eller skillnaden mellan 0 och 12 m/sek. I wake hade Zilberg byggt dural-klädda vingar. Men inte lär det varit bättre. Verbitsky hade också en ny vedhög på plats. Med T-stabbe. Och Dural på vingarna som dom flesta andra.

De va lite från en som det heter vanligtvis väl-underrättad källa.

Lars-G

F1A

Eller A2 eller Nordic

I förra numret fanns 2 ritningar från NFFS Digest. Jim Walters WONDERBIRD och Lee Hines ULTIMAX 2.

I detta nummer kommer ytterligare en ritning från väster och Lee Hines, MEAN MACHINE.

Lee Hines är väl mest känd för att konstruera bra handlunser. Alla olika varianter på SWEEPETTE bl.a.

Men han är också mycket duktig A2 flygare. Som många andra på andra sidan atlanten.

Vi sneglar idag enögt på vad som händer i öst. Allt nytt därifrån anammas. I och för sig är det inget fel i det, då A2 modellerna från öst är mycket bra. Men vi måste också komma ihåg att dom som flyger kärorna också är mycket bra. Dom har helt andra möjligheter än oss att träna och bli

bättre. Och där ligger största skillnaden. Inte i modellen.

USA har många mycket bra A2 flygare. Jim Walters är en av dom. Han har på dom 2 senaste VM visat att han är med bland dom bästa. Men som alltid så har inte USA:s flygare insett att det behövs ett bättre samarbete inom laget för att lyckas. Dom flyger helt individuellt från första perioden. Ser även sina lagkamrater som motståndare.

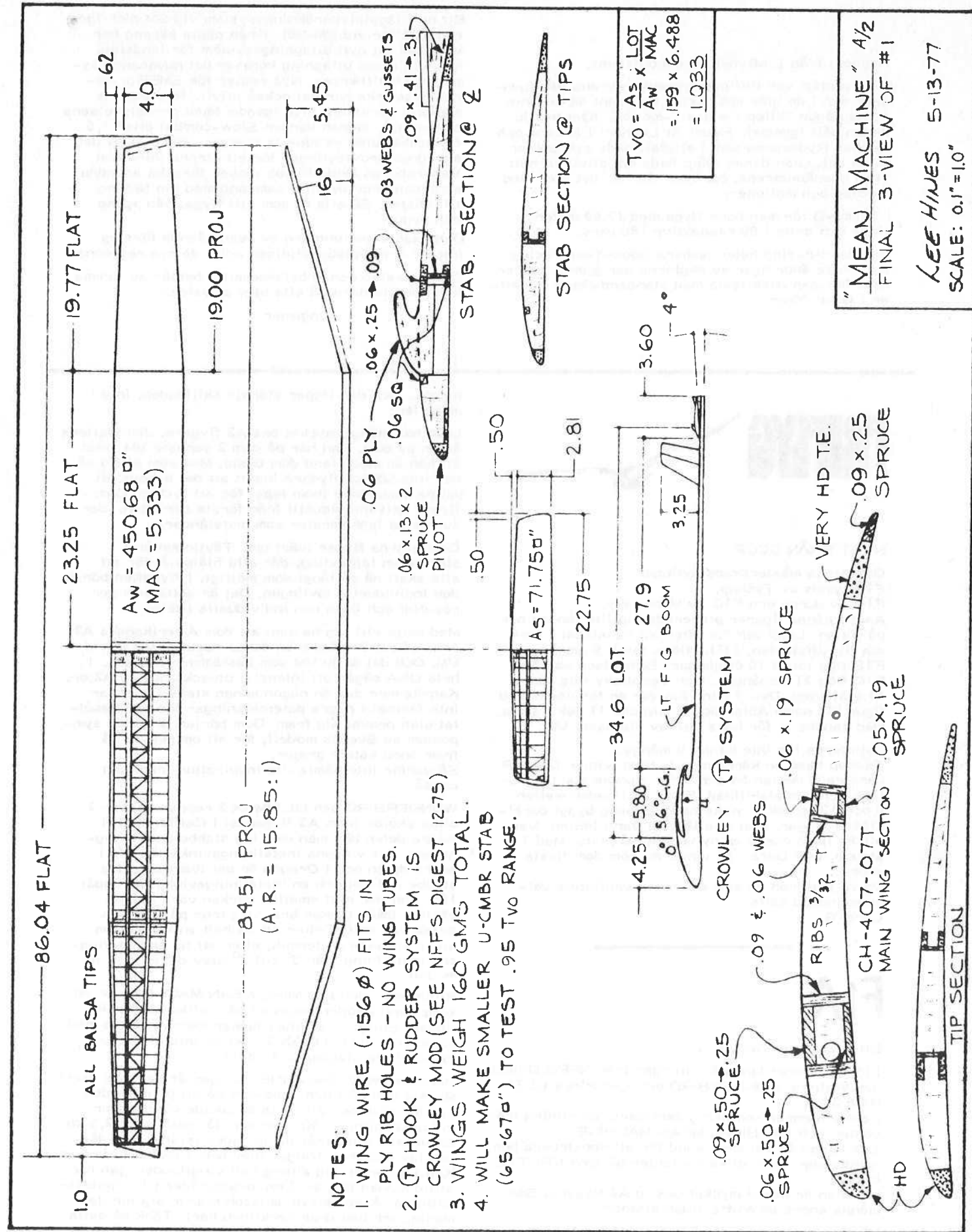
Öststaterna flyger tvärt om. Tävligen är i 7 starter en lagtävling, där alla hjälps åt för att alla skall nå så långt som möjligt. I fly-offen börjar den individuella tävlingen. Det är detta som ger resultat och även den individuella titeln.

Med detta vill jag ha sagt att dom Amerikanska A2:orna oftast är bättre än deras resultat visar vid VM. Och det är ju VM som bestämmer trenden. I hela USA pågår ett intensivt utvecklande av A2:or. Kanske mer där än någon annan stans. Dom har inte fastnat i några patentröskningar för bra resultat utan provat sig fram. Dom börjar dra ihop symposium av Svensk modell, för att om möjligt få fram ännu bättre grejor. Så varför inte hämta lite inspiration från väst också.

WONDERBIRD och ULTIMAX 2 representerar 2 olika skolor inom A2 flygandet i Californien. I Södra delen kör man med låg stabbe under flygningen, dvs vingens inställningsvinkel är 0°. I norra delen och i Oregon är det tvärt om. Hög stabbe i glidet och en inställningsvinkel på uppåt 10°. Det där mitt emellan verkar vara okänt i väster. Båda funkas bra. Jag tror på någon av dessa varianter, efter att ha haft en kärna som alltid stallade ur termik, efter att ha ändrat vingens inställning från 3° till 7° blev det en helt ny modell.

Ritningen i detta nummer, MEAN MACHINE, är en kompromissmodell baserad på 7 olika konstruktioner. Enligt Lee Hines funkas kärnan bättre med stabben från ULTIMAX 2. Det är inte alltid dom tunna platta stabbarna är bäst.

Mera om MEAN MACHINE. Vingen är verkligen stark. Mycket bra på linan. Lee kom på att pianotråden var för styv och att detta orsakade vingfladder vid förkopplingen. Kroken var då inställd på 2,5 kp. En vekare pianotråd monterades istället och då uteblev fladdret. Vingen blev mer flexibel vid roten. Kanske därför jag aldrig haft vingfladder. Jag har alltid använt mig av 3 mm pianotråd till vingfastsättning. Även Bosse Jansson klarar sig för det mesta, och han drar verkligen hårt. Tänk på detta ni som kör med stumma vingfastsättningar. Det är kanske därför det fladdrar. Man kan inte veta vad som riktigt händer med vingarna i hög fart och hårt drag.



Profilerna på alla dessa vedhögar från väst är någon variant på CH 407. Den verkliga inneprofilen i USA. Inte underligt förresten. Sedan Paul Crowley och hans helbalsa modell HAPPY HOOKER (har inget att göra med boken med samma namn) första gången visade vad denna profil duger till, har fler och fler provat och funnit att resultatet blir bra prestanda och bra termikegenskaper. En verklig allroundprofil alltså. Canadensiska vind-tunneltester visar att originalet, som är mycket tunn baktill, är den bästa profil som går att hitta idag. Varför inte prova någon av dom varianter som finns.

Lars-G

tävlingar

FLADDERMUSENS VÅRTÄVLING

Första försöket att köra en vårtävling på Revinge misslyckades. Det liknade inte vår precis, med hård vind och kallt. Så hård vind att det beslöts att inställa tävlingen. Nytt datum sattes till den 15/4 med dagen efter som reservdag.

Nu var i alla fall vädret bättre. Solen värmden i alla fall upp något. Vinden var så där lagom, ca 4 m/sek. Den ökade dock från 3:e perioden och var i slutet av tävlingen bortåt 9 m/sek. Och så var det turbulent till 1000.

I F1A var Nisse Wallertin i en klass för sig. 5 max säger allt. I 3 perioder hängde Per Qvarnström, John Pettersson och Lars-G Olofsson med ganska bra. Per och John hade då 3 max och Lars-G hade fusat bort 15 sek. Sedan hände det saker. Alla 3 missade termiken och Per hade dessutom satt timern fel, så kärran fusade på låg höjd efter 1½ min. 4:e start såg likadan ut för toppen. Missade blåsonerna. Pers modell hade dessutom den sällsynt dåliga smaken att med full fart flyga in i ett staket. Lars-G:s tryckte ner på under 40 sek. Glömde kolla upp om kärran skadats vid tidigare fusning i stridsvagnsspår. Det hade den.

Det hela slutade med att Nisse vann överlägset. Per 2:a 165 sek efter och så kom Ulf Sälde upp på 3:e plats när resten flög dåligt.

I F1B tycker jag att Lennart Hansson flög i stort sett lika överlägset som Nisse. Han vann visserligen "bara" med 84 sek. Men Lennart är en av dom få som flyger Wake med mycket "jävlar anammat". Och sånt brukar ge resultat när det blir hårda tävlingar. Anders Håkansson på andra plats och Knut Andersson på tredje hade en liten privat uppgörelse om dom placeringarna. Resten var långt efter redan från start.

3 man ställde upp i F1C. 2 man var i särklass. Ulf Carlsson och Hans Lindholm. Tiderna var väl inte för märkvärdiga, men det beror på att dessa 2 flög 4 starter och dessutom fusade för tidigt i sista start. Full tid hade med all sannolikhet betytt en drucknad modell i Krankesjön. Den sjön slukade ändå en hel del modeller under tävlingen.

AKMG fft tog 3:e klassvinsten genom Michael Olofsson i A1 junior. Det var jämnt tävlingen igenom mellan Michael, Tomas Söderström, Björn Gustavsson och Lars Blanko. Med skiftande placeringar allt efter som tävlingen gick. Men Michael säkrade segern genom att göra sin bästa start när det var som svårast att flyga, sista start. Det kunde blivit max, men timern stod på 2 min och det blev 140 sek. Men det räckte och han fick tillbaka modellen. Placeringarna efter Michael blev: Tomas, Björn och Lars.

Fladdermusen hade ordnat till ett jättefint arrangemang som dom skall ha all heder av. Vi som var där hoppas på fler lika fina tävlingar på Revinge. Tack.

Lars-G

AXVALLATRÄFFEN

Veckan efter var det dags att mäta sina krafter igen. Denna gång på Klagstorps övningsfält bland stridsvagnsspår och annat elände. Som vanligt hade Axvalla ordnat till, så att alla som var runt omkring skulle få reda på resultatet snabbt och dessutom hade vi en speaker som efter varje period talade om hur ställningen var. Bra.

Allt annat var bra ordnat också för den delen. Att utnämna denna tävling till årets mest välarrangerade redan nu är kanske lite djärvt, men jag tror inte någon lyckas med att ordna det så här fint. En utmaning?

I pausen mellan ett par perioder hade man lagt in lite reklam för Oldtimer. Floda, Nisse Gustavsson och Sven-Olof Linden flög med gamla Wakar. Och se. Dom lyckades pricka termiken bättre då än dom lyckades med under tävlingen. Det var i alla fall kul att se dessa gamla kärror flyga termik. Vädret var till en början riktigt prydligt. Ca 4 m/sek. soligt och fin termikaktivitet. Men med många fällor. Det var turbulent också och ibland tog termiken slut mitt i flygningen. Men på slutet BLÅSTE det verkligen.

För första gången delades A1 juniorerna upp i 2 klasser. Under och över 13 år. Bland dom yngre startade Michael Lundgren från Gråbo starkast. Han inledde med 2 maxar. Michael Olofsson, AKMG fft, satte en max i andra och dessa 2 ledde över även dom äldre. Efter 3:e perioden så gick det bakåt för Michael Lundgren. Men hans 2 maxar i starten räddade 2:a platsen. Vann gjorde även denna tävling Michael Olofsson med 570 sek. 155 sek före 2:an. 3:a var Lars Hallengren från Gråbo.

En otrevlig grej inträffade inför Michael O:s sista start. Vi väntade på termik på marken, den var på gång, då förra årets F1A vinnare helt enkelt drog ut sin startlina över Michaels. Han fick termiken, Michael han inte med. Så får det inte gå till, bara för att man är några nummer större.

Bland dom äldre juniorerna var det mycket Kumla i topp. Per Hafström började lite tvekande, men tog sig på slutet och var helt suverän vinnare. Klubbkamraterna Thomas Dahlström och Thomas Karlsson började bättre men tappade på slutet. Mats Höwing från Gråbo var 4:e.

3xUppsala i topp i F1A. Och den som lyckades bäst var Holger Sundberg. Han missade 15 sek i första start, resten maxar. Kjell Magnusson startade med 2 knappa missar och slutresultat 20 sek. efter Holger men 1 sek före Gösta Franzén. Göstas enda miss kom i 2:a start. Henry Åkermark lyckades med mycket tur få upp modellen. Då flög den så bra att han blev 4:a. Det var svårt att snurra, då linan enl. lagen om alltings inneboende fanstyg. naturligtvis hakade sig i lerklumpar. Dessutom var det svårt att springa, då spåren efter militärernas fullskala krigsleksaker hade fixat till djupa fåror i marken.

Bland juniorerna var 2 man i en klass för sig i 4 starter. Ulf Sälde från Axvalla fft och Norrmannen Helge Kittilsen. Jag såg inte vad Helge hade för sig i sista start, men 30 sek blev det. Ulfs start var helrisig. Han hade ett misslyckat startförsök innan dess. Nerverna? Vann gjorde nu ännu en av Uppsalas starka F1A flygare. Jan Franzén. Om jag såg rätt använde han en modell vid namn ECHIDNA. Janne hade ingen verkligt dålig flygning och det ger oftast resultat när det blir svårt väder. Olle Österholm från E-tuna blev 4:a.

F1B vanns av 3 man. Knut Andersson, AKM Bror Eimar och Björn Söderström, båda Solna, Dom flög 5 maxar men ville inte flyga bort genom en fly-off. En normal maxflygning i sista perioden resulterade i en flygning uppåt 4 km. Jan Zetterdahl blev 4:a. Dålig start men han tog sig. Janne flyger bättre nu sen han ordnat till så han kan kasta med vänster hand, klar skillnad. Det blev ingen C-klass. Varför? Om jag hört rätt, så beror det på dumma människor. Först Radioflygare som flyger alldeles utanför ett ålderdomshem, sedan militärer som tror att vi skulle störa samma ålderdomshem 5 mil därifrån. Vi får väl överleva detta också. Och komma igen nästa år till en ny mysig tävling.

Lars-G

DOM GUD EJ GAV HJÄRNOR,
GAV HAN VINKLAR, STRECK OCH STJÄRNOR.

Norrländska Vintertävlingen

Som vanligt hade väderlekstjänsten i Norrköping lovat hårda vindar efter norrlandskusten med några snöbyar. Men som vanligt stämde inte dessa väderleksprofesior, men det känner numera arrangörerna Härnösands MSK till så väl att man inte längre lyssnar på detta öra.

I stundtals flödande sol och svaga vindar som inte visste riktigt åt vilket håll de ville, med problem för de yngsta deltagarna, blev tävlingen en stor framgång för den arrangerande klubben, men också för andra gästande deltagande.

Klass Debutant

Som alltid bjuder också arrangörerna på en s.k. debutantklass där enda kravet är att man flyger med max 50 meters lina. I övrigt inga regler. Det är också i denna klass som man hittar något av den s.k. "finska sisun", så dessa ungdomar är verkligen värda allt stöd. Synd bara att dessa nya ungdomar inte ges bättre chanser till träning och instruktion. Nu kommer dock Västernorrlands läns Modellflygförbund att hjälpa detta i en kurs som är planerad även för friflygare.

Mikael Jonsson från Skvadern blev dagens segerherre efter en maxflygning och bortflygning som alltid utmynnar i en spontan glädje hos en "sann" modellflygare.

I klass A1 juniorer visade åter Jan-Erik Eklund sin klass som inte är så långt efter hans pappa Hans. Med sin Cikada flög han 5 jämna starter och segern blev hans. Dan Björk från Östersund son åt "radioflygare" Gusten Björk är en ny comingman inom Östersundsklubben vilket också skulle visa sig i andra klasser i vilka han deltog. Hans andra plats var helt ohotad.

A1 seniorer blev en tuff uppgöfelse mellan Hans Eklund, Härnösand och den vanligt radiosegelflygande Gusten Björk från Östersund. Med sin nya konstruktion drog dock Hasse det längsta strået så småningom och segade sig upp på segerpallen. Vi hoppas på en skiss till Modellflygnytt så småningom, av hans nya välflygande modell. Anders Pettersson som pga militärtjänst inte haft tid att träna (det måste det bli en ändring på) trimmade de två första starterna men kom mycket starkt på slutet och blev trea. Nämnas bör också tävlingens enda dam Sussane Wallinder från Östersund som inte tävlade på skoj efter vad jag kunde se utan verkligen visade att hon är att räkna med kanske vid nästa tävling. Fler tjejer kan vara med. Bra Sussane!

I klass HKG var Leif Ericsson ohotad även om Herbert Hartmann från Västerås var mycket nära hela tiden. Leif flög suveräna 5 max-tider och hade säkert kunnat göra hur många som helst men plikten som tävlingsledare, tidtagare och tävlande i Coupe d'Hiver medgav inte detta för honom. Konstruktionen var naturligtvis av honom själv. Kanske kommer denna modell i byggsats så småningom. Den som väntar osv.

Klass Coupe d'Hiver som verkligen borde utövas av fler tog Leif Ericsson hem utan konkurrens. Även i denna klass tog Herbert Hartmann upp striden med Leif men med två nollor i protokollet i inledningen gick det inte.

I Klass F1A som alltid är den klass med de flesta deltagarna, visade Håkan Nilsson från Östersund vad skåpet skulle stå. Håkan är lika duktig idag som hans far Gösta var för många år sedan och visar att han verkligen bär sitt arv med heder. Håkan är en stor aspirant på en landslagsplats. Nu vann Håkan ganska överlägset, men det var mycket nära att Hans Eklund Härnösand ryckte i "segersnöret". En misslyckad start i 4:e perioden för Hasse och hans dag var spolerad.

Dan Björk från Östersund som omnämnts tidigare är verkligen ett "stort ljus" från norr. Dan är ju bara junior men satte ett flertal tidigare landslagsmän på plats. Så skall en slipsten dras.

Även Herbert från Västerås kämpade väl med otur i andra perioden. Nu är ju Herbert en lugn och trevlig pojke, men nog hörde man honom viska ett förtvivlat dj-r när snurrekroken inte fungerade utan tjuvkopplade. Har verkligen snurrekrokar någon framtid bland skickliga modellflygare??

Som vanligt skötte Härnösands MSK sina arrangemang på ett fint sätt med fina priser och en trevlig tävling.

Värt att ytterligare notera är den diskussion som hölls angående nuvarande uttagningssystem "utfrysning" av duktiga F1B-flygare i norr och även inom andra områden i Sverige. En ensam duktig F1B-flygare har ingen chans att kvala sig om inte han kan prestera en stinn plånbok. Det måste vara en grundläggande demokratisk brist inom SMFF.

Borde det inte i UT-systemet vara möjligt införa en dispens att t.ex. ensam tävlande i en klass på en tävling skulle kunna erhålla samma poäng som antal flygna sekunder. Tål verkligen att tänka på.

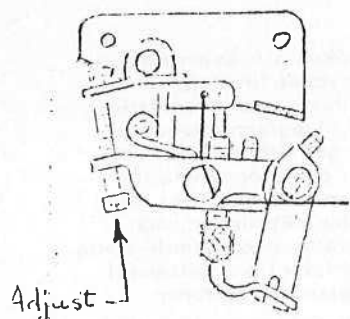
Tycker "Ljuset från norr".

snurra

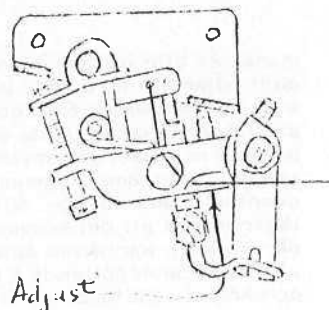
BOB HATSCHEKS SNURREKROK

För några år sedan presenterade MFN Bobs första krok för gördetsjälvare. Den nya är inte direkt lämplig för sådant pilljobb. Det är den minsta krok jag sett. Skisserna här intill är i full skala. Den är konstruerad för att passa i ett 1" aluminiumrör som används mycket som kropp i USA. Kroken levereras utan fäste, då det finns en mängd olika varianter att välja mellan. Fästet till kroken kan alltså anpassas till den typ av kropp som tilltalar byggaren.

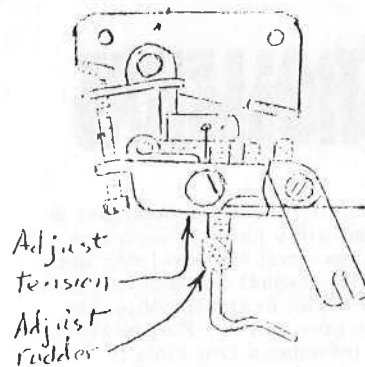
Alla justeringar görs från undersidan av kroppen. På skissen är närmaste sidan av fästet inte utritad för tydlighetens skull. Fästet är U-format, med en slits för kroken och 2 plattor som justerskruvorna går mot. Bob tillverkar krokar för dom som är intresserade. Prixet är 21,00 inkl. flygporto. Här nedan adressen: 



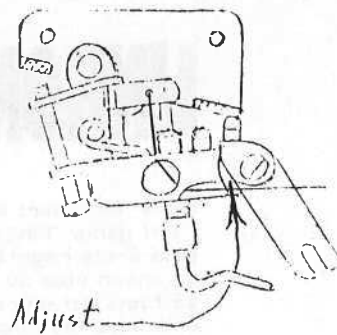
Straight tow



Circle tow

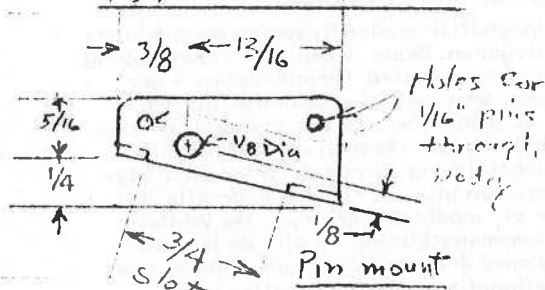


Unlatch and zoom

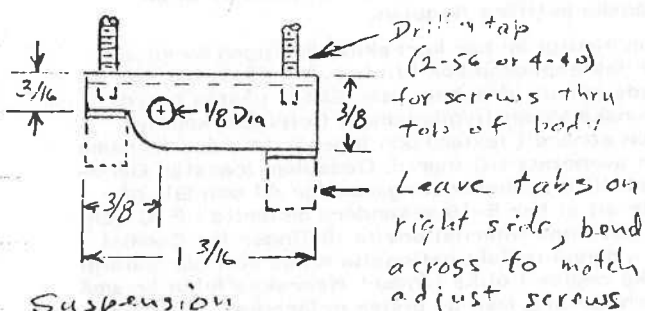


Glide

TYPICAL MOUNTS

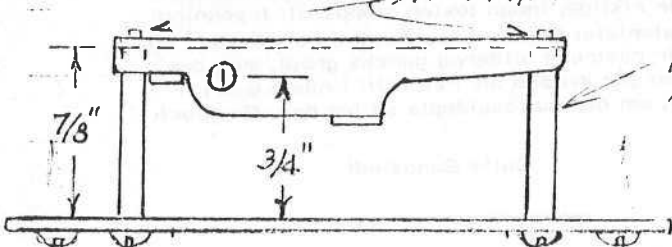


Pin mount

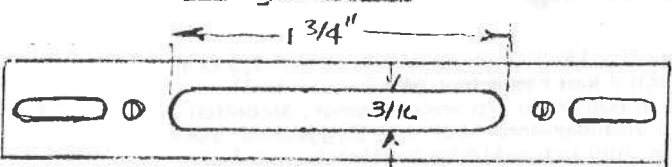


Suspension Mount

Drill Tap for screws

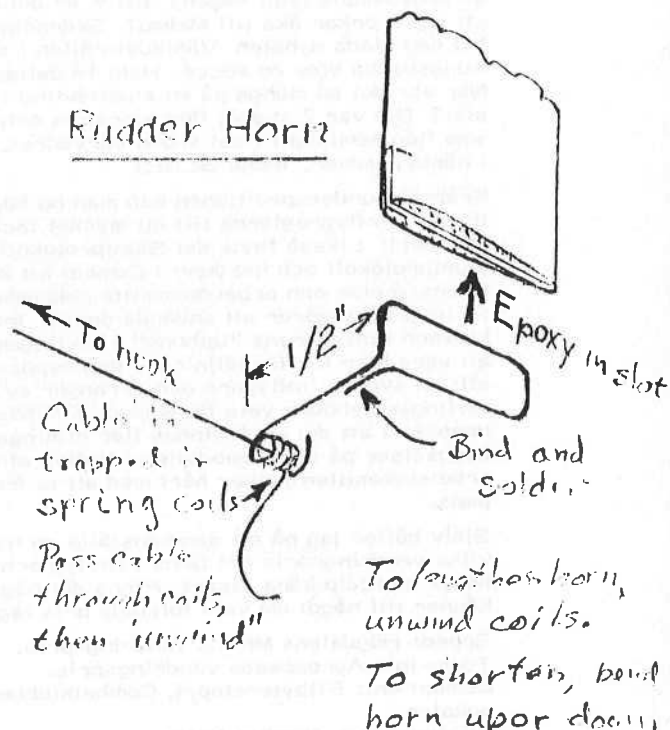


Belly mount



Belly plate (similar for all)

Rudder Horn



Note: All mounts formed into "U" around 3/16" (5mm) metal or hardwood block

Forts. sid 25

Bob Hatschek
316 Grosvenor St.
Douglaston
NY 11363
U.S.A.

Med i paketet finns förutom krok, plåt till fäste, längre justerskruv för glidtrim, insexnyckel för justering, extra fjäder för A1:or och Bobs variant på roderhorn. Helt enkelt en 0,8 mm pianotråd som i ena ändan är virad som en fjäder. Där sticks

linan in och låses i rätt längd genom att dra in den i spiralen. Enkel lösning som inte väger mycket. De va de.

Lars-G

PS. På slutet av beskrivningen kommer några tänkvärda ord. "Att flyga med snurrekrok kräver mycket träning." Det är tyvärr sant. Åtskilliga missade flygningar beror på dålig teknik och då kan man inte utnyttja dom fördelar som finns med snurrekroken.

LINKONTROLLERAT

Nu är det snart sommar och tävlingssäsongen är i full gång. Tävljar man själv kan det vara bra att veta årets regeländringar och om man letar upp en annan sida av det här numret av Modellflygnytt så finns det en rapport från årets årsmöte. De ändringar av reglerna som gjorts i FAI presenterades i MFN 1/78. Informera Dig själv!!

Nu kommer det en trevlig och en sorglig nyhet: AKM:s Speedtävling i Malmö blev inställd då det bara var två deltagare. Vart har alla horderna av speedåkare tagit vägen? Eller är det bara så att ingen orkar åka till Malmö? Skärpning!! Så till den glada nyheten. Västkustträffen i stunt i Kungsbacka blev en succé. Hela 18 deltagare. När var det så många på en stunttävling i Sverige sist? Det var 7 st som flögorstunt och 11 st som flög semistunt i det sköna vårvädret. Referat i nästa nummer. (Heja SLIS!)

Från förbundsexpeditionen kan man nu köpa de nytryckta linflygreglerna till ett mycket facilt pris. Gör det!! Likaså finns det Stuntprotokoll, Semi-stuntprotokoll och heatkort i Combat att köpa. Grenstyrelse och arbetskommitte rekommenderar tävlingsarrangörer att använda dessa. Inom kort kommer linflygarens "lathund" =Tävlingsmappen att vara klar för försäljning. I den hoppas vi att allt en svensk linflygare och arrangör av linflygtävlingar behöver veta finns med. Till hösten hoppas vi att det skall finnas fler ritningar och byggsatser på enhetsmodeller i linflyg eftersom arbetskommitten jobbar hårt med att ta fram sådana.

Själv håller jag på att sammanställa en lista över vilka vandringspris det finns i linflyg och jag behöver er hjälp kära läsare. Finns det någon som känner till något om vart följande pris tagit vägen:

Speed: Högdalens MFK:s vandringspris.
Team-int: Aerospeeds vandringspris.
Combat-int: Filbyterstopet, Combatklubban, Motalapokalen.
Combat-open: Combat-Nicke,
Lag-SM: Nisse Björcks silverpokal.

Vad jag undrar är: Har någon tagit det för alltid? När sattes det upp? Vilka har inteckningar i vandringspriset? Vilken tävling är det avsett för? Är det någon som vet så skulle jag vara tacksam om Ni skrev eller ringde!

Jag hoppas alla hade glädje av MFN 2/78 och allt om stunt. Det vore verkligen kul att få se fler nya ansikten i cirkeln. Flyg väl.

Ingemar

Mfn synar

FLYG-HOBBY 1

Förlag: Allt om Hobby, Stockholm
96 s, rekomm. pris 35:-

Freddy Stenbom på Allt om Hobby har skrivit och redigerat en bok om modellflyg, amatörbygge av flygplan och plastmodellbygge. Att även flyghistoria med bildsamling privat och flygplanssamling i lite större sammanhang är en fantastisk hobby visas med all önskvärd tydlighet och glädje. Sam-

mantaget blir intrycket av boken att läsarna knappast någonsin förut fått så mycket fin flygjournalistik för pengarna. Förteckningar över flygplanssamlingarna på Arlanda och i Ugglarp (Svedinos privata museum) ger mycket god hjälp åt den som söker en bestämd flygmaskin att fotografera för eventuellt skalabygge. Siffran i bokens titel låter läsaren ana att det kommer fortsättningar, och där kommer kanhända även listor över samlingarna vid Ryd (Östergötlands Flyghistoriska Sällskap) och andra samlingar av flygplan och motorer.

Björn Karlström bidrar med ritningar i skala 1:72 till en serie hembyggen: Bowers Fly Baby (i färgfoto på omslaget också), racerplanet Cassutt III, Björn Anderssons BA-4B (helmetalkärran alltså), Jodel D-126 och den gamla Pou du Ciel (Flygande Loppa) som tidningen Flygning en gång i tiden lät bygga.

Som vanligt innehåller modellflygdelen mest material för radioflygaren. Rune Johansson i Norrköping - för tusende gången kallad Termik-Johan - ger råd till novisen, som vanligt utomordentligt väl underbyggda av många, många års praktisk erfarenhet. Bo Gårdstad ger läsaren en nästan fullständig sammanställning av radiostyrningsanläggningar i marknaden plus en resumé över alla de verksamheter vi modellflygare har. Bo Widfeldt har gjort en sammanställning av alla de bestämmelser som genom åren reglerat hur siffror, bokstäver och nationalitetsmärken skall se ut på svenska militära flygplan.

Som rimligt är har korrekturläsningen av en så här faktaspäckad bok blivit svår. Värst har Gårdstads avsnitt drabbats, där SMFF påstås betyda Svenska Modellflygförbundet (felet återkommer även senare i texten) och Ingegärd Kaléns förnamn har avkortats till Ingrid. Dessutom trasslar Gårdstad till klassbeteckningarna för A1 och B1, påstår att vi har 8-10 sekunders motortid i F1C och att det finns internationella tävlingar för Combat 35 - denna typiskt nationella klass som har väldigt olika regler i olika länder! Korrekturfelen är små i och för sig, men av bister erfarenhet vet anmälnaren att grabbar som läser Allt om Hobby läser varenda bokstav, så det är viktigt att även detaljerna är riktiga, innan texten släpps till tryckning. Bildmaterialet är rätt enastående i hela boken. Tyvärr är rastret i bilderna ganska grovt, men den detaljen går kanske att rätta till i nästa bok i serien, om den nu lössläppta säljer bra. Gack och köp!

Calle Sundstedt

das box fly

Das Box Fly 15 H är en motormodell för 2,5 ccm motor och 3 kan radio (det går även lmed 2). Planet är högvingat typ enkel trainer. Modellen har lite oldtimer-look över sig. Byggsatsen saknar tank, hjul och beklädnadsmaterial men är i övrigt komplett. Jag föredrog dock att använda plaststötstänger i stället för dem av trä som finns med.

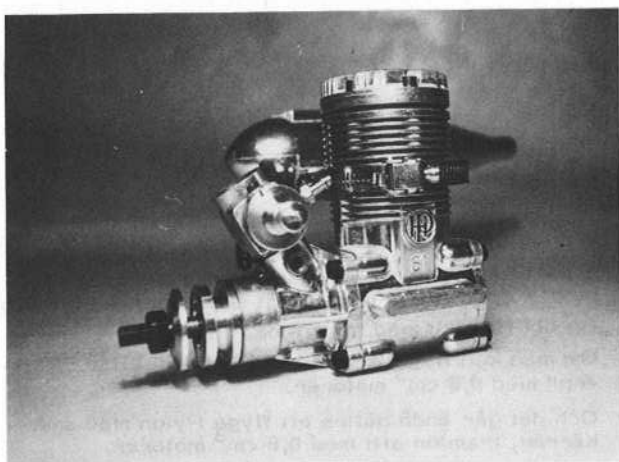
Allt är av hög kvalitet, kroppen är av perfekt stansad 3 mm plywood. Det var bara att sticka spanten i kroppssidorna och limma ihop. Epoxylimska användas till detta. Landstället av 2 hjulstyp med sporre var lätt att montera, enkelt finurligt och starkt. Den flatbottnade vingprofilen gör det mycket lätt att bygga vingen på en rak bräda. Den enda större missen i byggsatsen var den helt olika balsahårdheten och tjockleken på höger och vänster bakkantslist. Jag hyvlade den tjocka och hårda listen men borde ha bytt ut den.

Tänk på att stötstången till förgasaren ska få plats vid sidan av tanken så är det enda installationsproblemet löst.
Monteringsram för servona ingår i byggsatsen. Klädsel gör man i solarfilm, siden eller coverite. Det var lite knepigt att sträcka solarfilmen över vingspetsarna men med lite tålamod blev det snyggt.

I nosen sitter för ovanlighetens skull en gammal Taifun dieselsom mot allas förväntningar throttlar ganska bra!
I starten finns en tendens till sladd men det går bra att parera med sidoroder. När sporren har lyft och farten är god räcker det med en liten aning höjdroder för att komma upp. På fullgas stiger modellen lagom brant vidare utan ytterligare rodergivning. Flygningen av modellen kan knappast vara något problem även för en ren nybörjare men vid de första starterna är det nog bäst med lite hjälp. Min tidigare flygverksamhet med radio hade hitills inskränkt sig till segelmodeller men det räckte väl till för att behärska denna intill det tråkiga självstabila modell. Tyvärr kan den inte rolla eller bunta men loopings och ryggflygning går bra.

Glidet med avstängd eller strypt motor är ganska snabbt vilket medför full styrbarhet i landningen, möjlighet att penetrera motvind samt att risken för stall är liten. Mitt helhetsintryck av modellen: En liten men robust, lättflugan och fältmässig modell. Bra för nybörjare. Billig i bygge och flygning.

Marcus Miettinen



HP 61 SILVER STAR

Österrikiska HP-fabriken har släppt ut en 40 och en 61:a båda med benämningen Silver Star.

Jag har sett på 61:an samt provkört och eftersom jag har föregångaren HP 61 Fs förut har jag tittat efter det nya hos den här motorn.

Till det yttre är det bara topplocket som skiljer alldeles kolsvart på S.S (förk.)
Förgasaren är densamma, synd nog. Bränslenålen är för trubbig. Trottelarmen för nära förgasarhuset, det blir en onödig bock på stötstången. Fodret är helt nytt, portarna är omflyttade och större. Fodret verkar också ordentligt hårdat.

Motorn startade villigt och efter ca 1 timmes inkörning började jag med att kolla ljudet. Använde tre olika propellrar, 11x7 Top Flite Super M, en 11x7 T F Super M kapad 11 mm, samt 11x8 TF kapad 11 mm.

Motorn varvade hyfsat med 11x7 snurran (mätte inga varv) men den levde omed ett nästan kräknellt högt ljud. Nu bör det också påpekas att dämparen inte är speciellt bra heller. Den kapade 11x7 gick motorn väldigt fint på, varvade bättre och ändå med lägre ljudnivå än den okapade versionen. Fullt lagligt. Kapade 11x8 var lite för mycket för den här motorn.

Flygprovning. Problem, motorn tjuvstannar, verkar suga dåligt. Höjde kompressionen och nu gick det bättre, men, men, förgasaren är omöjlig med den trubbiga nålen, det går inte att använda den utan ställbar bränslenål.

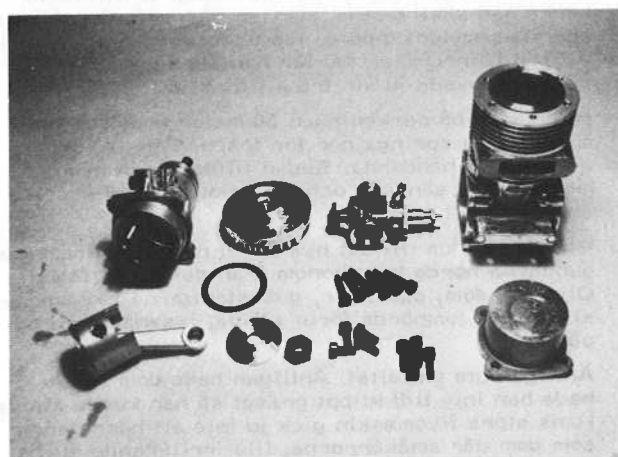
Bytte förgasare till den gamla Andreasen med spetsig nål, lyckat. Lätt att ställa in. Kör nu endast med den kapade versionen av 11x7, HP måste som vanligt upp i varv för att verkligen komma till sin rätt.

Provade också med Mini-Vox Sonex pipa och då varvade motorn ut ordentligt, det bara tjöt.

Summa summarum:

- + Motorn verkar gedigen och är väldigt varv-villig.
Den är fullt i toppklass om man plockar på en pipa.
- Förgasaren. Omöjlig med den trubbiga nålen.
- Ljuddämparen. Den skär med ett vasst metalliskt ljud, aj, aj, aj.

Kjell Dalsheim





MODELL MOTOR

BRÄNSLE

MR8020

Standardbränsle med 20 vol % ricinolja och 80 vol % metanol. Förpackas i 5 liters dunkar.

Vi kan även leverera andra förpackningsstorlekar. Lagervara. Beställ direkt från fabriken.

VINGPAC AB

643 00 VINGÅKER 0151-120 40

RADIO

han som aldrig lär

"Varför är allt så stökigt när man skall flyga"?
Av Bengt Lundström

Sveriges superstjärna Benny Holm har det jåkligt. Ett intensivt flygande dag efter dag för att klara alla dom 36 manövrerna och vara i god form till stortävlingarna.

Benny stormar hem efter jobbet för att flyga. Svär när han upptäcker att han måste blanda 10 liter soppa igen, vecka efter vecka samma elände. Och nu börjar 200 liters fatet metanol han köpte förra året ta slut. Och fatet kan han ju inte ha på fjärde våningen i 2-rummarerna. Nåja, 2 liter kvar att flyga på i kväll, det får räcka.

Han tar ett stort kliv över balsalagret till nästa kårna han skall bygga. Han tar bästa tävlingskärnan som tillsammans med de två reserverna täcker hela väggen i finrummet. Nu får han bara bygga en kårna till, han lovade ju sin fru att inte ha fler än fyra.

Bilen står på parkeringen 50 meter bort och han måste först springa ner för trappan med kropp och vinge i händerna. Sedan tillbaks och hämta mekbox med sändare och startmotor. Måste köpa en större bil snart.

Han har 20 km till det nya fältet nu sedan kommunal-gubbarna hörde bort honom från det andra fältet. Oljud sa dom, dumheter, gubbstrutarna i kommunstyret var lomhörda förut själva, lyssnade aldrig på folk.

Äntligen ute på fältet. Äntligen hade dom (själv hade han inte tid) klippt gräset så han kunde starta. Hans stora flygmaskin gick ju inte att handstarta som dom där småkärnorna, lite irriterande att ha dom pipande runt öronen förresten.

Första starten. Perfekt. Skönt. han svepte iväg 500 meter bort och vände för att göra M'et. Detta är flygning, stabilt, snabbt, snyggt, syns på långt håll.

Men är inte motorn lite trött i buntarna? Jo faktiskt, satan. Det är den tredje gången i vår WURPA 61-motorn är slut. Dom går inte många timmar mellan renoveringarna. Och 600:- kostar dom. Botten. Tur han har tre stycken. Han landar och byter med en gång.

Det är kul att jobba med att byta motor. Faktiskt. Bara man slapp dom där fem fåntrattarna med sina småkärnor, som piper runt öronen hela tiden. Dom slår visserligen 50 meter bort och flyger men det irriterar ändå. Kunde man inte förbjuda dom där SMOX-motorerna. Det är ju bara leksaker.

Vad vill den där kärningen? Vad gapar hon om? Ovåsen? Jag? Inte. Det är ju dom där fem småkärnorna, det hör du väl själv. Flög jag rätt över huvudet på dig? Kunde jag ha träffat dig? Lika bra. Måste jag flyga så? Det tror katten det, jag måste ju flyga enligt FAI-reglerna. Och där till-låts inget ovåsen heller för den delen. Far och flyg, fläskfia.

Klar till slut. Den andra motorn ger 800 varv mer. Skönt. Upp igen. Det går super, rätt igenom hela programmet. Landar väl då. Aj då. Motorn stoppade långt där borta i svängen. Det går nog bra. Såja. Två meter över marken nu. Vad är det för pinne? Jävlarr. Vingen gick av. Vem sätter upp pinnar överallt. Vet du det? Va? Skrämdes jag dig när du flyger? Flög du i backen? Skyll dig själv med din jäkla leksakskårna. Stör bara. Och det var väl som vanligt bara propellern som gick av.

Laga hinner man ju inte! Två veckor till SM. Trimmet hade försvunnit ändå. Måste byta kårna nu. Va. Fick förgasaren ensmäll? 100:-. Sprack vevhuset också? 300:-, Botten.

Hem igen. Kärnan gick ju in i bilen i alla fall nu. Alltid något. Nu måste han bygga den nya lådan han skall ha när han flyger till EM i juli. Måste beställa biljetter. Vad är det för lapp? Största mått för bagage. Totalt mått 158 cm? Är det längd? Är det summan av längd, bredd och höjd? Detta går ju inte! Då måste vi skicka lådorna som flygfrakt. Fast det kostar nog tusen kronor till.

Skall DU skälla i kväll också? Passa dig vi är bara sammanboende. Jag kan väl inte hjälpa att jag måste använda köksgolvet när jag har kvaddat. Finrummet är ju fullt. Gnälltant.

Vad säger du? Skall Jag tänka om? Jag? Har vi inte plats mer? Inte råd?

Vi måste ha en större bil.

Vi måste byta till en större lägenhet. Eller bråk.

Vi måste ha hiss.

Vi måste skaffa soppa. 400:- för ett fat.

Vi måste köpa balsa. 5:- flaket.

Vi måste ha en ny radioanläggning 3000:-

Vi måste

Vi

.....

.....

.....

Jag gör väl det då.

Epilog

Vad gjorde Benny till slut?

Kan det finnas såna stollar?

Jo. Han övergick till att bygga och flyga med mindre kärnor. I varje fall inte över så där 2,5 cm³.

Tänk efter. Vad hände under Benny Holms sista kväll? Dom flesta problemen skulle minska kraftigt. En del till och med försvinna.

Om man kan flyga "F3A" eller "Multi" eller "Pattern" med 0,8 cm³ motorer.

Och det går ändå bättre att flyga Pylon med småkärnor, framför allt med 0,8 cm³ motorer.

Det är märkligt trögt att få fram detta budskap. Det verkar nästan värre i Sverige och Europa än i USA, där man normalt är lite besatt av storhetsvansinne. Det vimlar av annonser i USA om 1/4-kärnor som tycks säljas i stora mängder. Quarter Pylon blir stadigt mer populärt, trots kufiska regler.

Studera artikeln i Modellflygnytt nr 1. Jag har gjort den alldeles själv. Den är ett förslag. Du kanske har ett bättre. Är det 10 cm³ F3A och 6,6 cm³ Pylon?

Jag kanske använder fel sätt att framföra budskapet. Man kunde ju skriva direkt till Olof Johansson och han Fälldin. Ger dom inte upp motståndet mot kärnkraften siktar nog nån på dom med en stor Pylon-kårna snart.

För inte kan vi flyga stora kärnor när alla dessa väderkvarnar ska virvla över varenda åker i hela Sverige. Då kanske dom fixar en ny Villkorslag. Villkoret är max 2,5 cm³ motorer på kärnorna, som då kan flyga på mindre fält.

Hej Svejs i den centerpartistiska lingonskogen.

skala



Svenskt deltagande i Skala-VM i England

Det svenska laget i F4C (museumskala) kommer i år bestå av Esbjörn och Jack Strömqvist samt Hans Björkvist. Bilderna av modellerna talar för sig själva och klassen på modellerna är mycket hög. Ett lag har också uttagits till den internationella tävlingen i "Stand Off Skala" och dess deltagare blir Kjell-Åke Elofsson, Arvid Holmbom samt Olle Bergqvist.

1 Jack Strömqvist, Östersund med sin SAAB B-17, helt i metall.

2 Esbjörn Strömqvist, Klippan med Sparman jagaren.

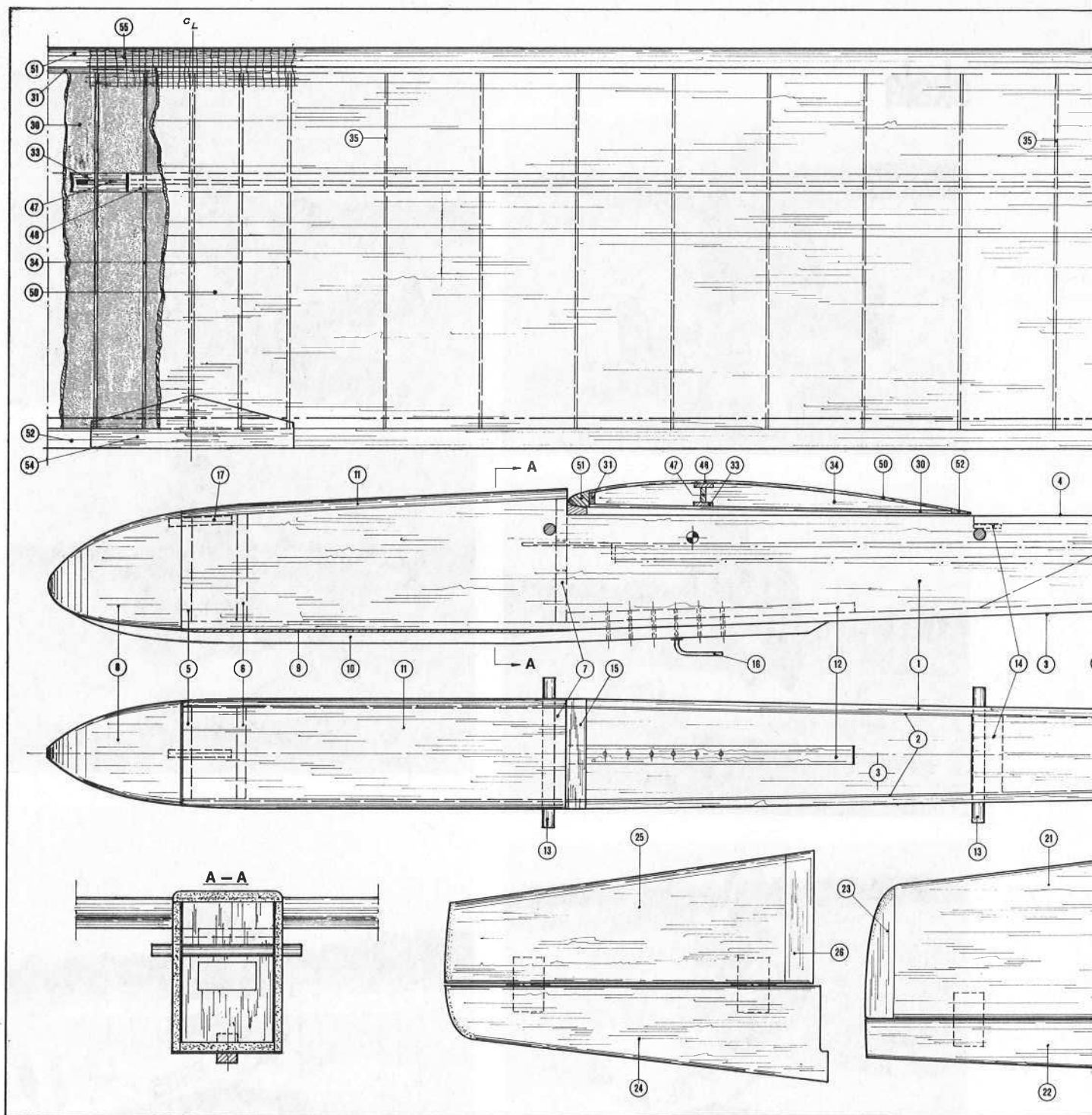
3 Hans Björkvist, Östersund med Jodel, vars förebild finns i Östersund.

4 Kjell-Åke Elofsson, Tibro SK 25 Bücker Bestman.

5 Arvid Holmbom, Matfors. Mustang P 51 i flygvapnets livré.

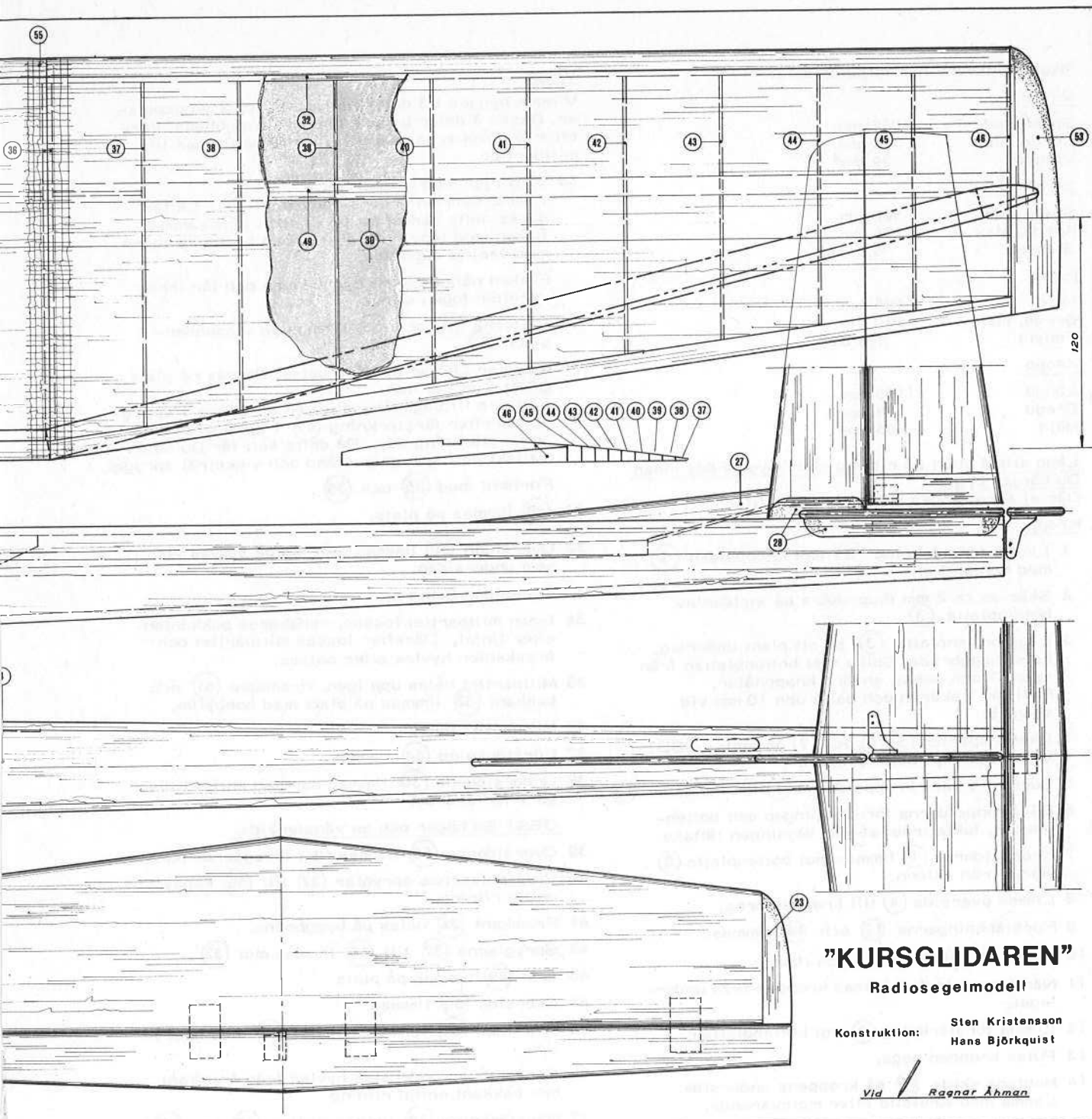
6 Olle Bergqvist, Stockholm Curtiss JN4 "Jenny".

Samtliga deltagare i de båda lagen har under tidigare tävlingar i skalamodellbygge och flygning väl dokumenterat sin skicklighet och kunnighet och låt oss hoppas att turen ska stå oss bi vid VM-tävlingarna.



skala 1:3 o 1:1

46

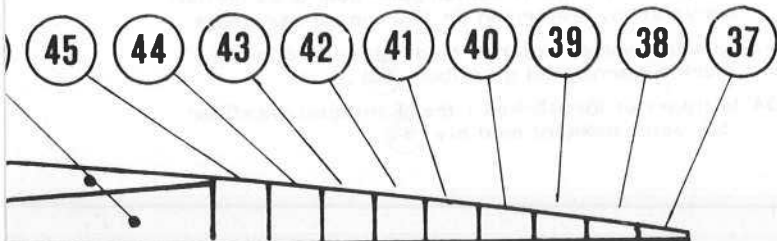


KURSGLIDAREN

Arbetsbeskrivning till F3B-modellen "KURSGLIDAREN"

"Kursglidaren" har konstruerats med avsikt att kunna byggas och flygas av alla kategorier modellflygare även av de yngsta.

I jämförelse med andra RC-seglare är "Kursglidaren" mycket enkel i uppbyggnaden med ett litet antal detaljer. Detta gör att modellen är lämplig för nybörjare.



"Kursglidaren" har följande data:

Vinge

Spännvidd	2030 mm
Korda, max	210 mm
Vingyta	39 dm ²

Stabilisator

Spännvidd	530 mm
Korda, max	134 mm
Stabyta	5,9 dm ²

Fena

Höjd	195 mm
Bredd, max	120 mm
Fenyta	1,8 dm ²

Kropp

Längd	1105 mm
Bredd	58 mm
Höjd	83 mm

Lägg alltid plast på ritning eller byggbräde innan Du börjar bygget.

Där ej annat anges använder Du "vitlim".

Kropp

- 1 Limma förstärkning (2) mot kroppsiden (1) med kontaktlim.
- 2 Skär en ca 2 mm djup skåra på insidan av bottenplatta (3).
- 3 Lägg bottenplatta (3) på ett plant underlag, helst byggbräde. Spika fast bottenplattan från spant 7 och bakåt, använd knappnålar. Fyll lim i skåran och palla upp 10 mm vid spant 5.
- 4 Limma spanten (5) (6) och (7) på plats. OBS! Vinkelrätt mot bottenplattan.
- 5 Borra 6 hål i kroppsiden (1) för rundstav (13).
- 6 Böj kroppsiden före limningen mot bottenplattan, fukta träet så går böjningen lättare.
- 7 Kroppsiden (1) limmas mot bottenplatta (2). Börja från aktern.
- 8 Limma översida (4) till kroppsiden.
- 9 Förstärkningarna (12) och (14) limmas.
- 10 Nosblock (8) passas in och limmas.
- 11 När limmet torkat lossas kroppen från underlaget.
- 12 Limma förstärkning (9) mot bottenplattan.
- 13 Putsa kroppen noga.
- 14 Montera skida (10) på kroppens undersida. Limma med Araldite eller motsvarande.
- 15 Borra 6 st 2 hål enligt ritning i skida (10).
- 16 Borra 4 hål i spant (5) och nosblock för tapp (17).
- 17 Lucka (11) passas in. Limma tapp (17).
- 18 Palling (15) limmas på plats.
- 19 Rundstav (13) monteras när kroppen är klädd.

Stabilisator

- 20 Limma (23) till (21), putsa stabilisatorn.
- 21 Putsa (22).

Fena

- 22 Putsa (24).
- 23 Limma (26) till (25) och putsa.

Mont. av stab och fena

- 24 (21) limmas till kropp.
- 25 (24) och (27) limmas.
- 26 Förstärkningar (28) limmas enligt ritningen.
- 27 Samtliga gångjärn monteras men limmas ej förrän efter klädseln.

Vinge

Vingen bygges i 3 delar, mittparti och 2 vingspetsar. Dessa 3 delar bygges plant på byggbräda, varefter V-formen passas och spetsarna limmas till mittpartiet.

- 28 Vi börjar med mittpartiet.

Limma samman undersidans flak (30). Lättast göres detta genom att på insidan foga samman flaken med tape, vika flaken och bestryka fogen med vanligt hobbylim.

Flaken nålas upp på byggbrädan och får torka varefter fogen slipas.

- 29 Listerna (31) och (33) limmas på vingundersidan (30).
- 30 spryglar (34) är av hård balsa, limmas på plats. OBS! 2 st i mitten. Lättaste tillvägagångssättet är att limma 1 sprygel, därefter förstärkning (47) 1 sprygel och så en förstärkning osv. På detta sätt får Du automatiskt rätt sprygelavstånd och vinkelrät sprygel. Fortsätt med (35) och (36).
- 31 (48) limmas på plats.
- 32 Översidan (50) limmas samman på samma vis som undersidan.
- 33 Översidan limmas.
- 34 Innan mittpartiet lossas, renskäres bakkanten efter linjal. Därefter lossas mittpartiet och framkanten hyvlas eller putsas.
- 35 Mittpartiet nålas upp igen. Framkant (51) och bakkant (52) limmas på plats med hobbylim.
- 36 Mittpartiet putsas.
- 37 Förstärkning (54) limmas.
- 38 Undersidorna (30) limmas samman enligt tidigare förfarande.
OBS! En höger och en vänstersida.
- 39 Översidorna (50) limmas lika föregående punkt.
- 40 Vingspetsarnas spryglar (37) till (46) kapas enligt ritning.
- 41 Framkant (32) nålas på byggbräde.
- 42 Spryglarna (37) till (46) limmas mot (32).
- 43 List (49) limmas på plats.
- 44 Översida (50) limmas.
- 45 Framkant (51) limmas mot list (32) med hobbylim.
- 46 Spryglarnas undersida hyvlas från framkant mot bakkant enligt ritning.
- 47 Förstärkning (47) limmas mellan (36) och (37) mot balk.
- 48 Undersidan (30) limmas. Hobbylim mot framkant, vitlim mot spryglar. Efter torkning renskäres bakkant.
- 49 Bakkant (52) limmas.
- 50 Vingtipp (53) limmas.
- 51 Andra vingspetsen bygges enl. punkterna 44 till 51.
- 52 Putsa båda vingspetsarna före sammanfogningen av de 3 vingdelarna. Spryglarna (36) skäres försiktigt i överkant varefter spetsarna passas till mittpartiet med hjälp av ett dubbelt sandpapper som dras mellan spryglarna. V-formen är 120 mm på var spets.
- 53 Limma samman delarna med hobbylim och förstärk fogarna med glasfiber (55).
- 54 Mittpartiet förstärkes i framkant med glasfiber 55 och i bakkant med ply (54).

Klädsel

55 Modellen klädes med det mtrl som byggaren önskar. Före klädsel kolla att modellen är putsad. Väljes sidenklädsel impregneras modellen med 2 ggr dope före klädsel.

56 Rodren klädes först.

57 Stabilisator och fena klädes.

58 Kroppen klädes.

59 Vingen klädes.

60 Rodren monteras till resp. roder. Gångjärnen limmas försiktigt så de ej blir stela.

61 Rundstav (13) monteras.

Radioinstallation

62 Radioinstallationen utföres enligt fabrikantens anvisningar. På ritning finnes antytt var hål bör tas för sidorodrets stöstång.

Trimning

Balansera modellen med tyngdpunktens läge enligt ritningen. Blyet lägges mellan spant 5 och 6.

Innan Du flyger första gången glöm inte att ladda ackarna.

Kolla att startkroken sitter rätt.

Handkasta modellen och ev balansera om modellen med mer eller mindre bly.

När Du är säker på glidet börja med halv linlängd (ca 75 m).

Låt gärna en van flygare hjälpa Dig första gången.

Modellen skall stiga rakt upp utan tendenser till jazzning. Stiger modellen dåligt flytta tillbaka kroken men ej så långt så den vill skära. När detta går bra är det dags för full linlängd.

LYCKA TILL I FORTSÄTTNINGEN!

Sveriges Modellflygförbund

Hans Björkquist Sten Kristensson Ragnar Åhman

"KURSGLIDAREN"

Materiallista

Nr	Ant	Beteckning	Dim	Matr
Kropp				
1	2	Kroppside	4,0	balsa, m
2	2	Förstärkning	1,0	ply
3	1	Bottenplatta	4,0	balsa, m
4	1	Översida	4,0	balsa, m
5	1	Spant	4,0	balsa, m
6	1	Spant	4,0	balsa, m
7	1	Spant	4,0	balsa, m
8	1	Nosblock		furu
9	1	Förstärkning	1,0	ply
10	1	Skida	10x5	furu
11	1	Lucka	5,0	balsa, h
12	1	Förstärkning	10x5	furu
13	2	Rundstav	Ø6	bok
14	1	Förstärkning	2,0	ply
15	1	Pallning	5,0	furu
16	1	Startkrok	Ø2	
17	1	Tapp	Ø4	bok
18				
19				
20				

Stabilisator

21	1	Stabilisator	4,0	balsa, m
22	1	-"- , roder	4,0	balsa, m
23	2	Förstärkning	4,0	balsa, m

Fena

24	1	Fena	4,0	balsa, m
25	1	Fena, roder	4,0	balsa, m
26	1	Förstärkning	4,0	balsa, m
27	1	Fena	4,0	balsa, m
28	4	Förstärkning	10,0	balsa, m
29				

Vinge

30		Vingundersida	1,5	balsa, m
31	1	Framkant	1000x8x3	balsa, m
32	2	Framkant	500x8x3	balsa, m
33	1	Balk	1000x10x2	furu
34	6	Spryglar	2,0	balsa, h
35	16	Spryglar	2,0	balsa, m
36	4	Spryglar	5,0	balsa, m
37	2	Spryglar	2,0	balsa, m
38	2	Spryglar	2,0	balsa, m
39	2	Spryglar	2,0	balsa, m
40	2	Spryglar	2,0	balsa, m
41	2	Spryglar	2,0	balsa, m
42	2	Spryglar	2,0	balsa, m
43	2	Spryglar	2,0	balsa, m
44	2	Spryglar	2,0	balsa, m
45	2	Spryglar	2,0	balsa, m
46	2	Spryglar	5,0	balsa, m
47		Förstärkning	3,0	balsa, h
48	1	Balk	1000x10x2	furu
49	2	Balk	500x10x2	furu
50		Vingöversida	1,5	balsa, m
51	2	Framkant	1000x10x8	balsa, h
52	2	Bakkant	1010x10x2	furu
53	2	Vingtipp	140x25x16	balsa, 1
54	1	Förstärkning	1,5	ply
55	3	Förstärkning		glasfiberväv

hang

Gilette II

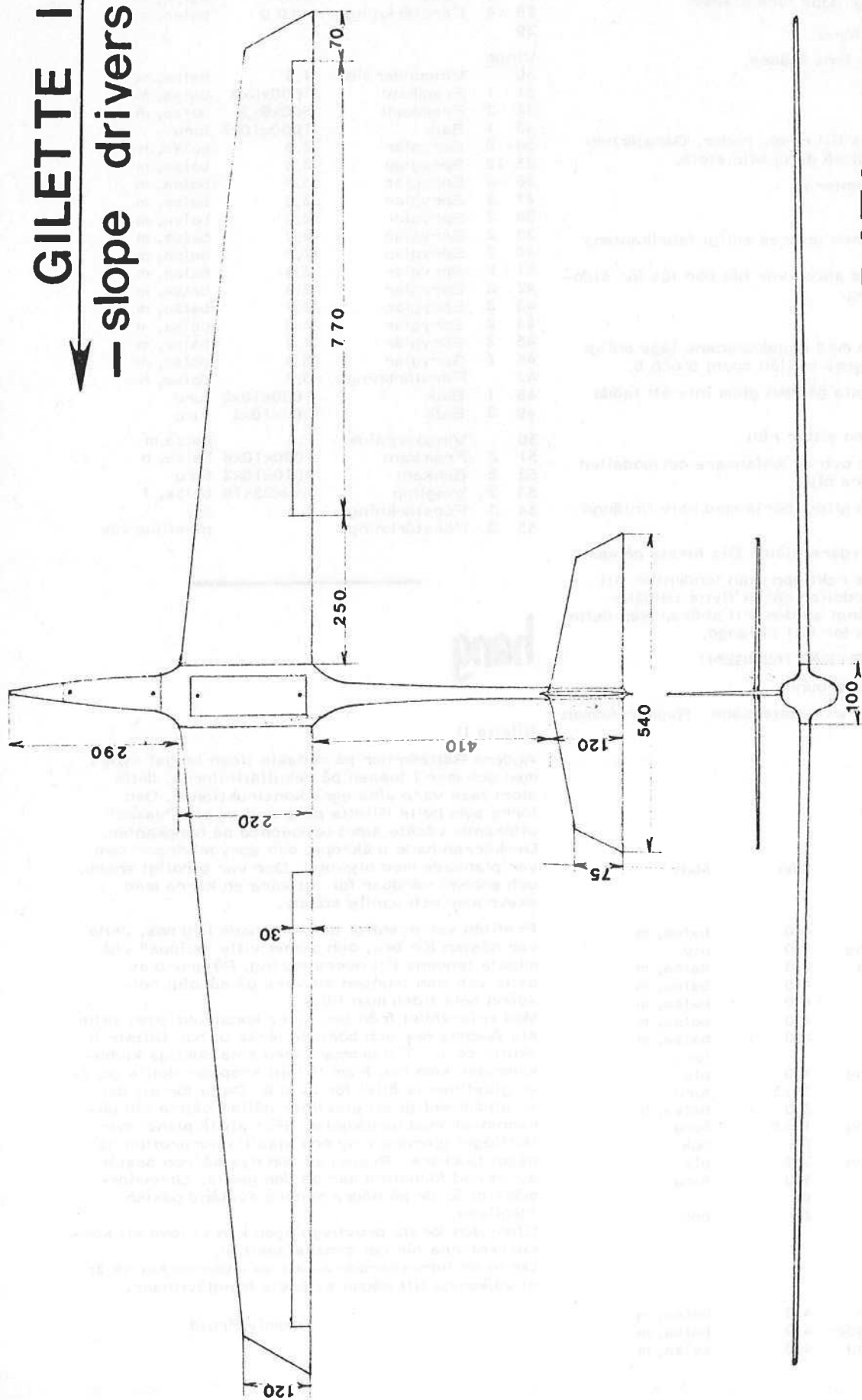
Anders Rättzén har på senaste tiden börjat synas mer och mer i toppen på resultatlistorna, detta stort tack vare sina egna konstruktioner. Den förra som hette Gilette på grund av sitt "vassa" utförande väckte stort uppseende på hangkanten. Den kärnan hade träkropp, och sprygelvingar som var plankade med plywood. Den var otroligt snabb, och enormt vändbar för att vara en kärna med skevroder och vanlig stabbe.

Profilen var ovanligt tunn och hade hög nos, detta var nästan för bra, och planet ville "klippa" vid minsta tendens till överstegring. På grund av detta var man tvungen att vara på absolut helspänn hela tiden man flög. Med erfarenhet från den förra konstruktionen satte sig Anders ner och började tänka ut hur Gilette II skulle se ut. Tillsammans med sina duktiga klubbkamrater kom han fram till att kroppen skulle göras av glasfiber istället för av trä. Detta för att det är ofrånkomligt att glasfiber håller bättre vid påkänningar med hangkanten. För att få planet mera lättfluget gjordes ving och stabilisatorprofilerna något tjockare. Resten av den nya kärnan består av en rad förbättringar på den gamla. Utseendemässigt är de på några meters avstånd nästan identiska.

Efter den första provflygningen kan vi lova att konkurrenterna får det ganska svettigt. Om ni är intresserade av att se underverket så är ni välkomna till någon av årets hangtävlingar.

Tommie Fröjd

GILLETTE II
 — slope drivers —



DATA:

SPÄNNVIDD 2300
 ROTKORDA 220
 SPETSKORDA 120
 MOMENTARM 410
 BARYTEBELASTNING 43 gr/dm²

MER SEGEL

EUROPA CUP SVERIGE CUP 1978

För att vidare främja intresset inom LSF genomförs under 1978 det första Europamästerskapet. Tävlningen genomförs under tiden 1 april till 15 oktober 1978. Alla LSF-medlemmar kan delta. Den speciella tävlingsblanketten måste vara LSF-ombudet tillhanda senast den 15 oktober för att den tävlande skall kunna delta i mästerskapet.

Tävlningen genomförs med flygningar inom tre grupper.

Grupp 1 Tävlingar

Grupp 2 Termikflygningar

Grupp 3 Hangflygningar

Det är tillåtet att delta endast i ensiaka grupper, men detta reducerar naturligtvis chansen till en god slutplacering. Mästerskaptävlningens slutresultat utgörs av summan av de olika gruppernas poäng. Högsta poängen ger seger i LSF-cupen. Det är tillåtet att inom tävlningen utnyttja 2 modeller.

Anmälan och beställning av blankett kan ske hos LSF ombudet genom inbetalning av deltagaravgift 10:- på postgiro.

Jan Levenstam
Movägen 26
163 60 SPÅNGA
Pg 402831 - 2

INTRESSERAD?

Är du intresserad av hangflygning?

Här är då några heta tips.

Bygg en (flera) vassa hang o/ell. konstflygseglare (T.ex en RIDGE RUNNER, VEE-TOO, SALTO eller BLACK DELTA) och åk till England.

En känd (svensk) hangflygare (Oskarsson, heter han) var där förra våren, det är av honom jag fått informationen. I England finns det en gräskulle som är 5 MIL lång och 300 meter hög, och knappt ett enda träd på den.

Den är också (Svagt?) hästskoformad, så man kan flyga på alla vindar utom syd, Långt nedanför ser man några hus och ulltostar som bråker (får). Svindlande höjd. Känns mäktigt på nå't vis.

Tänk dig sedan lite vind på detta ...

På detta (och flera andra, förstås) jättehång flyger de (engelsmännen) konstflyg. Man kan: ryggflyga (hur lugnt som helst), rolla, göra slowrollar, momentrollar, stigande VERTIKALA rollar T.ex Momentrollar är förresten standard i England. Stället heter Devils Dyke, Djävulsklyftan. Det finns massor av liknande kullar i södra England, "south end".

KRAVEN på dig är: du skall ha (eller bygga) flera hangkärnor ha flygit hang någon gång, och du bör ha bil (även ni som inte har bil kan kontakta mig).

INTRESSERAD? KONTAKTA MIG DÅ SNARAST:

Tommi Kinnunen Tel 0227/106 15

PS."ryggflygning hur lugnt som helst" kanske inte stämmer för det brukar vara trångt på hangen för man flyger med hängglidare där också. DS.

Tommi Kinnunen

NYA RADIO FLYGBOKEN



PÄR LUNDQVIST

Rikt illustrerad handbok om radiostyrt modellflyg med utförliga kapitler om byggt teknik, utrustning, motorer och modelltyper. Boken ger utförlig information i aerodynamik, meteorologi och flyglära och behandlar konstruktionsteknik, olika profiler etc.

• SPEKTRAS HANDBOKSSERIE •

En "guldgruva" för proffs och nybörjare!

PÄR LUNDQVIST har skrivit en helt ny radioflygbok på inte mindre än 280 sidor och med 386 illustrationer i form av fotografiska bilder eller detaljerade teckningar.

Boken innehåller utförliga kapitler om byggt teknik, utrustning, motorer och modelltyper. Dessutom ett specialkapitel om helikopterflyg, skrivet av Jan Levenstam, en av landets specialister inom detta nu så populära modellflygsområde.

Aerodynamiska lagar, meteorologi, flygmekanik, professionell byggt teknik med glasfiberplast, cellplastkonstruktioner — allt finns med i denna utförliga hobbybok.

I bokhandeln eller portofritt direkt från förlaget.

Sänd in nedanstående portofria talong redan idag!



Ja! sänd omgående:

... ex av Pär Lundqvists
nyutkomna och helt nyskrivna
NYA RADIOFLYGBOKEN
å ca 70:- inkl. moms.
Sändes utan tilläggsavgift som
postförskick.

namn

adress

postnr och postanstalt

Frankeras ej
Spektra
betalar
portot

Bokförlaget Spektra AB

Box 7024

300 07 Halmstad 7

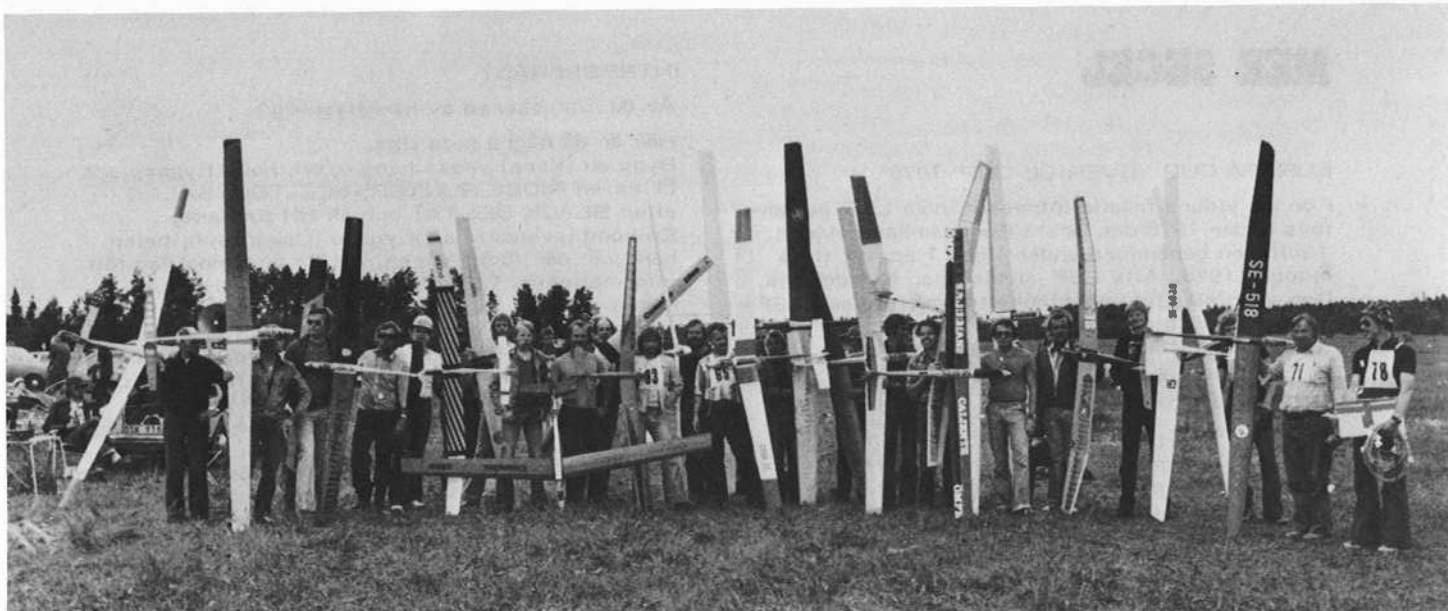
Svarsförsändelse

Kontonummer 0806

300 07 HALMSTAD 7

SPEKTRAS HANDBÖCKER

Böckerna finns i bokhandeln eller kan rekvideras direkt från förlaget.



LITE ANNORLUNDA TÄVLINGSBILDER.
FRÅN FÖRRA ÅRETS "KORG OLLE".

Foto: Björn Englund



BESTÄLL NU ORDER RABATT 60:-

PÅ ALLA ORDER ÖVERSTIGANDE 500:-

ERBJUDANDET GÄLLER TILL 15/9 -78

R/C- FLYG, -BIL, -BÅT BYGGSATSER

GRAUPNER , PILOT , SVENSON

R/C-BILAR CHALLENGER , PUMA STOCK

MOTORER O S 10-60 , VECO 19

SULLIVAN STARTER , KAVAN TILLBEHÖR

R/C ANLÄGGNINGAR

SANWA MINIPROPO M. 2 SERVON 495:-

SANWA 3 KANALER M. 2 SERVON 650:-

SANWA 4 KANALER M. 3 SERVON 1045:-

SANWA 5 KANALER M. 3 SERVON 1095:-

SANWA ELBIL M. 2 KANALS RADIO 595:-

MULTIPLEX FM 4+2 M. 2 SERVON 1598:-

LADDARE FÖR SANWA o MULTIPLEX 175:-

RING ELLER SKRIV TILL

LEK & HOBBY

DROTTNIGGATAN 8 BOX 62

641 01 KATRINEHOLM

ORDERTELEFON 0150/19843 9-12.00

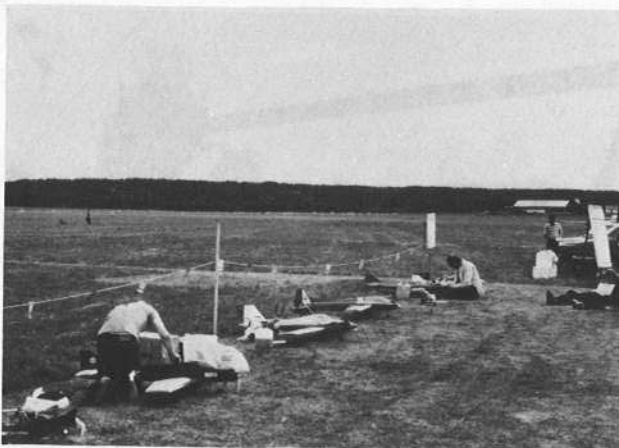
SÄND MIG ER PRISLISTA UTAN KOSTNAD

NAMN :

ADRESS :

POSTADRESS :

BORDER - line CUP



Depåbild från Gränscupen.

GRÄNSCUPEN F3A - INTERNATIONELL KONST-FLYGNING I STRÖMSTAD

Den 22-23 juli kommer Strömstads Radioflygklubb att arrangera sin internationella konstflygtävling Gränscupen F3A. Det är för övrigt 5-års jubileum. Tävligen kommer som vanligt att hållas på Strömstad/Näsinge flygplats. Tävlingsledaren Mikael Nabrink ger nedan lite information om tävlingen.

1965 arrangerade Sverige VM i konstflygning för radiostyrda modellflygplan. Sedan dess har det varit ganska snålt med internationella konstflyg-

tävlingar i Sverige. Förra året var det emellertid dags att bryta den slumrande trenden. Då fanns nämligen för första gången på 12 år en svensk F3A-tävling (F3A är den internationella benämningen på konstflygning) med i den internationella tävlingskalendern.

Det var faktiskt den lilla radioflygklubben i Strömstad som ville låta sin traditionella tävling Gränscupen F3A bli en öppen internationell tävling. Men eftersom det svenska namnet på tävlingen kan vara svårt att både uttala och förstå för folk utanför de nordiska länderna, översattes därför Gränscupen till Border-Line Cup i den inbjudan som gick ut till alla FAI-länder.

Till tävlingen kom faktiskt 23 startande vilket alltså måste ses som en framgång. Att det "bara" kom tävlande från de skandinaviska länderna berodde troligen på att F3A-VM gick av stapeln bara några veckor före det svenska arrangemanget.

I höstas beslutade sig i alla fall Strömstads RFK för att på nytt försöka sig på äventyret att arrangera en öppen internationell tävling sommaren 1978 och då efter det nya F3A-programmet. Att det kom brev från bl.a England med förfrågningar om kommande arrangemang gav naturligtvis blodad tand. I år är det dessutom ett VM och EM-fritt år, vilket naturligtvis ökar förhoppningarna över att förmå utomnordiska tävlingsflygare att styra sin kosa till den svenska solkustens pärla, nämligen Strömstad.

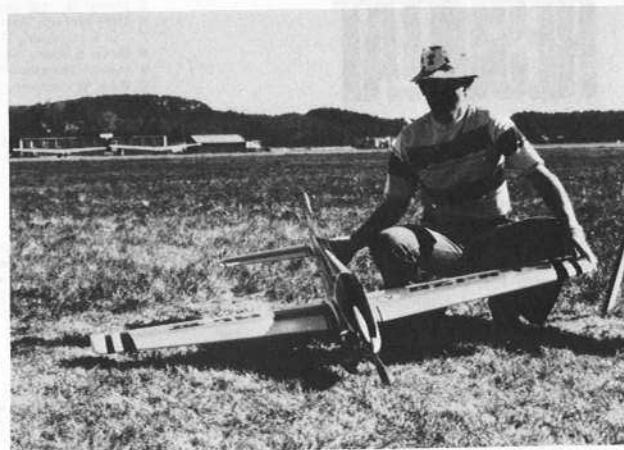
För att ytterligare öka dessa förhoppningar beslutades att återigen låta arrangemanget gå av stapeln vid den tidpunkt då den svenska sommaren är som mest intensiv och då de flesta har semester, nämligen i juli månad.

Naturligtvis är det inte bara tävlingsflygare som hälsas välkomna till Näsingeflygfält strax utanför Strömstad, där alltså tävlingen skall hållas. I lika stor utsträckning hoppas klubben på att modellflygintresserade semesterfirare passar på att besöka detta spännande arrangemang. En av klubbens målsättningar med Gränscupen är nämligen att åskådarna på ett så positivt sätt som möjligt skall uppleva en konstflygtävling.

En annan målsättning är att väcka liv i det något slumrande intresset för F3A-tävlingar hos de nordiska radioflygarna. Det finns många radioflygare som behärskar stora delar av F3A-programmet men som tyvärr inte ställer upp på tävlingar.

Gränscupen F3A 1978 kommer alltså förhoppningsvis att bli en tävling som du inte får missa, vare sig du är åskådare eller tävlingsflygare. Eftersom det inte ges oss nordbor så många tillfällen att få träffa både nationella och internationella tävlingsflygare i en svensk tävling, hoppas jag alltså att vi ses i Strömstadden 22 och 23 juli!

Mikael Nabrink
För information ring 0526/10079 el 41048



Norrmannen Ernst Tolland med sin Miss Norway.

annorlunda tävling

HbJ

Jag skriver för att tala om att vi dvs MFK Skvadern och MFK Flygarna, båda klubbarna belägna utanför Sundsvall, anordnat en annorlunda och mycket uppskattad tävling.

Tävlingen gick ut på att köra så billigt och tyst som möjligt. Vi hade tre klasser beroende på motorvolym. 3,5 cc, 6,5 cc och 10 cc.

Alla deltagare skulle vara i luften 4 min med motorn igång. Sedan räknade vi ut hur mycket bränsle som gått åt genom att väga och fylla på det bränsle som fattades i tanken. Efter detta följde en ljudtest med protokollföring över använda propellerar och ljuddämpare samt div. data.

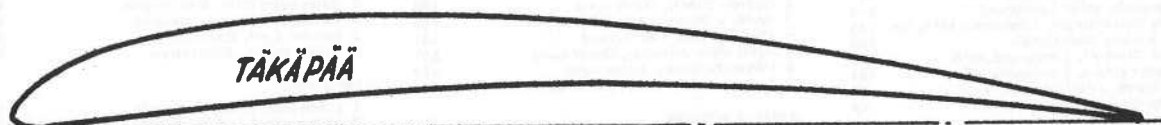
Detta var en deltävling som utfördes på Skvaderns flygfält och till nästa deltävling på den andra klubbens fält skall deltagarna försöka bättra på sina resultat.

Både deltagare och åskådare hade trevligt och denna tävlingsform var mycket enkel och krävde inga större arrangemang.

Jag medsänder två fotografier där Tommy Julanders Olympic Sportsman just håller på att ljudtestas.

Hälsningar

Pressombudsman för MFK Flygarna Njurunda
Åke Larsson Vasagatan 17 852 53 Sundsvall.
Tel: 060/15 17 57. Kan du skriva något om detta i MFN som ett tips till andra klubbar vore det kul.



TÄKÄPÄÄ

x	0	1,25	2,5	5	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
yf	0,8	3	4	5,85	6,35	7,5	8,2	8,05	9,5	9,85	10	9,4	8,2	6,7	4,9	2,85	1,7	0,6
ya	0,8	0	0,1	0,45	0,7	1	1,6	2	2,6	2,85	3,45	3,7	3,6	3,2	2,5	1,6	0,8	0

RESULTAT

AXVALLATRÄFFEN 23 april 1978

F1A sen

1 Holger Sundberg, Uppsala	885
2 Kjell Magnusson, Uppsala	855
3 Gösta Franzén, Uppsala	854
4 Henry Åkermark, Kåtilstorp	812
5 Tomas Alm, Eskilstuna	811
6 Bo Jansson, Linköping	800
Nils Wallerlin, AKMG	800
8 Herbert Hartmann, Västerås	780
9 Bengt Wendel, Fagersta	779
10 Jan-Erik Andersson, AKM	735
11 Gunnar Holm, Solna	732
12 Håkan Nilsson, Östersund	703
13 Håkan Broberg, Borlänge	680
14 Svein Larsen, Norge	663
15 Lars-G Olofsson, AKMG	614
16 Lasse Larsson, AKMG	605
17 Olle Sandahl, Nynäshamn	566
18 Torsten Eriksson, Uppsala	559
19 Göran Åberg, Norrköping	536
20 Sture Eriksson, AKMG	497
21 Åke Fernstedt, Uppsala	426
22 Per-Arne Svensson, Uppsala	363
23 Bengt Blomgren, Nymölla	379
24 Bror Eimar, Solna	345
25 Börje Jonsson, Norrköping	269

F1A jun

1 Jan Franzén, Uppsala	816
2 Ulf Sälde, Axvall	806
3 Helge Kiltisen, Norge	750
4 Olle Österholm, Eskilstuna	727
5 Kjell Eriksson, Uppsala	652
6 Per Schyberg, Eskilstuna	523
7 Göran Hansson, Gråbo	391
8 Lars Lindén, Kumla	361
9 Mikael Pettersson, Kumla	339
10 Mikael Lundgren, Gråbo	156
11 Per Hermansson, Gråbo	66
12 Rolf Gustavsson, Kumla	52
13 Leif Wolter, Eskilstuna	29

F1B

1 Bror Eimar, Solna	900
Björn Söderström, Solna	900
Knut Andersson, AKM	900
4 Jan Zetterdahl, Solna	798
5 Olof Nerud, AKM	745
6 Mats Jansson, Solna	742
7 Sven-Olof Lindén, Kumla	658
8 Lennart Flodström, AKMG	613
9 Lennart Hansson, AKM	588
10 Tomas Ekendahl, Eskilstuna	433
11 Bengt-Olof Törnqvist, Fagersta	377
12 Bengt Blomgren, Nymölla	281
13 Petter Andresen, Norge	9

A1 jun yngre

1 Mikael Olofsson, AKMG	570
2 Mikael Lundgren, Gråbo	425
3 Lars Hallengren, Gråbo	303
4 Stefan Larsson, AKMG	271
5 Ulrika Höwing, Gråbo	264

A1 jun äldre

1 Per Hafström, Kumla	635
2 Thomas Dahlström, Kumla	488
3 Thomas Karlsson, Kumla	470
4 Mats Höwing, Gråbo	453
5 Johan Hallengren, Gråbo	288
6 Erik Muhl, Gråbo	256
7 Joakim Alling, Kumla	248
8 Håkan Hansson, Gråbo	199
9 Peter Andersson, Norge	12

Resultat 15/4

F1A

1 Nils Wallerlin, AKMG	900
2 Per Qvarnström, Fladdermusen	735
3 Ulf Sälde, Axvall FF-team	723
4 John Pettersson, AKM	713
5 Lars-G Olofsson, AKMG	686
6 Evert Andersson, Bromölla MFK	640
7 Bengt Blomgren, Bromölla MFK	640
8 Svante Lundqvist, Fladdermusen	528
9 Jan Nilsson, Bromölla MFK	429
10 Arne Friberg, Trelleborg MFK	401
11 N-O Gustavsson, Axvall FF-team	395
12 Bengt Jahnsson, Axvall FF-team	391
13 Jan-Erik Andersson, AKM	365
14 Nicolai Carlsson, Bromölla MFK	307
15 Bo Jansson, MFK Linköping	245
Tomas Söderström, Limhamns MFK jun	245
17 Bror Eimar, Solna MSK	180
18 Svante Thorell, Limhamns MFK	172
19 Bo Söderström, Limhamns MFK	124
20 Lars Roos, Trelleborg MFK	56
21 Jan Malmqvist, Limhamns MFK	24

F1B

1 Lennart Hansson, AKM	774
2 Anders Håkansson, AKM	690
3 Knut Andersson, AKM	679
4 Lennart Flodström, AKMG	548

5 Bengt Blomgren, Snobben	516
6 Olof Nerud, AKM	444
7 Tore Nilsson, Bromölla MFK	413
8 Bror Eimar, Solna MSK	214
9 Martti Bogdanoff, Limhamns MFK	27
10 Eva Arvidsson, Fladdermusen	6

F1C

1 Ulf Carlsson, AKMG	647
2 Hans Lindholm, Västerås	634
3 Jan-Olle Åkesson, Fladdermusen	565

A1 jun

1 Mikael Olofsson, AKMG	358
2 Tomas Söderström, Limhamns MFK	298
3 Björn Gustavsson, Fladdermusen	251
4 Lars Blanko, Limhamns MFK	245
5 Lars Larsson, Fladdermusen	117
6 Svante Thorell, Limhamns MFK	89

Gemens Lagtävling den 19.3.1978

F1A sen

1 Per-Arne Svensson, Uppsala FK MS	898
2 Bo Jansson, MFK Linköping	896
3 Börje Jonsson, FK Gamem	853
4 Per Digrell, Solna MSK	828
5 Agne Hammar, Solna MSK	811
6 Olle Sandahl, MSK Mysingen	802
7 Bror Eimar, Solna MSK	796
8 Inge Sundstedt, Borlänge MSK	793
9 Holger Sundberg, Uppsala FK, MS	786
10 Peter Wanngård, Solna MSK	774
11 Gösta Franzén, Uppsala FK, MS	765
12 Bo Hallgren, FK Gamem	705
13 Håkan Broberg, Borlänge MSK	674
14 Gunnar Holm, Solna MSK	663
15 Per Johansson, MFK Linköping	642
16 Åke Fernstedt, Uppsala FK, MS	611
17 Gunnar Kalén, FK Gamem	609
18 Göran Åberg, FK Gamem	604
19 Anders Sund, Waxholms MFK	397
20 Gösta Rask, Waxholms MFK	66

F1A jun

1 Stefan Lagerqvist, Solna MSK	7541
2 Fredrik Hallgren, FK Gamem	515
3 Kjell Ottosson, Uppsala FK, MS	235

A1 jun

1 Håkan Swärdström, Solna MSK	844
2 Tommy Samuelsson, FK Gamem	474
3 Fredrik Hallgren, FK Gamem	432
4 Karin Ågren, Uppsala FK, MS	385
5 Peter Björklund, Solna MSK	293
6 Stephan Björklund, Solna MSK	160
Per Willsäter, FK Gamem	
Magnus Karlsson, FK Gamem	

F1B

1 Jan Zetterdahl, Solna MSK	883
2 Bror Eimar, Solna MSK	848
3 Kjell Liwenborg, Solna MSK	819
4 Karl-Erik Widell, FK Gamem	685
5 Jan Johansson, Solna MSK	404
6 Sture Johansson, Solna MSK	153
7 Bengt Blomberg, FK Gamem	78

F1C

1 Gerald Boman, Solna MSK	835
2 Kjell Johansson, Solna MSK	807
3 Gunnar Ågren, Uppsala, FK MS	722
4 Hans Lindholm, Västerås, FK, MS	170

LAG

1 Solna MSK	4876
Per Digrell, Gunnar Holm, Jan Zetterdahl	
Bror Eimar, Kjell Liwenborg, Gerald Boman	
2 Uppsala FK, MS	4017
Per-Arne Svensson, Gösta Franzén, Åke Fernstedt, Kjell Ottosson, Hilger Sundberg	
Gunnar Ågren	
3 FK Gamem	3740
Gunnar Kalén, Fredrik Hallgren, Tommy Samuelsson, Göran Åberg, Börje Jonsson, K-E Widell	

Norrlandska Vintertävlingen den 12 mars 1978

Debutant 4 anmälda

1 Mikael Jonsson, Skvadern	265 s
2 Göran Augustsson, Skvadern	210
3 Stefan Sahlin, Skvadern	179

A1 jun 4 anmälda

1 Jan-Erik Eklund, Härnösand	475
2 Dan Björk, Östersund	409
3 Anders Ericsson, Skvadern	283
4 Robert Nääs, Skvadern	234

A1 sen 8 anmälda

1 Hans Eklund, Härnösand	700
2 Gusten Björk, Östersund	586
3 Anders Pettersson, Härnösand	569
4 Per Sjölund, Härnösand	531
5 Kjell-Åke Jonsson, Östersund	501
6 Håkan Nilsson, Östersund	467
7 Sussane Wallinder, Östersund	213

HKG 5 anmälda

1 Leif Ericsson, Härnösand	300
2 Herbert Hartmann, Västerås	263
3 Dan Björk, Östersund	226
4 Per Sjölund, Härnösand	189

Coupe d'Hiver 2 anmälda

1 Leif Ericsson, Härnösand	478
2 Herbert Hartmann, Västerås	206

F1A 11 anmälda

1 Håkan Nilsson, Östersund	831
2 Hans Eklund, Härnösand	770
3 Dan Björk, Östersund	754
4 Herbert Hartmann, Västerås	737
5 Per Sjölund, Härnösand	698
6 Peo Tidstrand, Härnösand	681
7 Anders Pettersson, Härnösand	665
8 Jan Bohman, Härnösand	658
9 Michael Borell, Östersund	592
10 Kjell-Åke Jonsson, Östersund	502
11 Robert Nääs, Skvadern	397

DM-1977 för Södermanland 78.03.19

A1 jun

1 Kristier Lindblad, Eskilstuna	543
2 Leif Wolter, Eskilstuna	438
3 Stefan Nilsson, Eskilstuna	343
4 Jyrki Laine, Eskilstuna	336

A1 sen

1 Lennart Backman, Eskilstuna	482
2 Sture Sarsten, Eskilstuna	441
3 Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna	427

SPARV

1 Torbjörn Nilsson, Eskilstuna	154
2 Robin Sirande, Eskilstuna	87
3 Jonas Cardestål, Eskilstuna	42

HKG

1 Eddy Asfeldt, Eskilstuna	233
2 Göran Fällgren, Oxelösund	174
3 Bengt-Åke Fällgren, Oxelösund	172
4 Tomas Eklund, Oxelösund	87
5 Jörgen Svensson, Oxelösund	64
6 Ingar How, Eskilstuna	51

Inomhustävling 19.3 1978

F1D

1 Sven-Olov Lindén, T7	20,60
2 Örjan Gahm, B126	14,30

25-öres jun

1 Lars Lindén, T7	13,42
2 Roger Sjöblom, B126	10,45
3 Jörgen Finn, B126	8,00
4 Robert Lundgren, B276	6,27
5 Mats Almlöf, B276	6,17
6 Thomas Dahlström, T7	5,26
7 Claes Larsson, B39	5,20
8 Daniel Fredholm, B39	4,48
9 Ronny Möller, B276	4,30
10 Mathias Jonsson, B39	3,00
11 Joakim Jonsson, B39	2,45
12 Per Josephsson, B276	1,08

25-öres sen

1 Anders Appring, B126	13,23
2 Sven Pontan, B39	12,05
3 Örjan Gahm, B126	9,51
4 Olof Jonsson, B39	6,46
5 Sven-Olov Lindén, T7	6,29
6 Mikael Pettersson, T7	5,44

RFK IKAROS friflygtävling den 12/3 1978

F1 A1 sen

1 Pettersson Mikael, Nimbus	715
2 Carlsson Ralf, Ikaros	634
3 Lindblad L-G, Eskilstuna	584
4 Lindström Urban, Ikaros	511
5 Börjesson Ernst, Ikaros	453

F1 A1 jun

1 Lindström Anders, Ikaros	620
2 Dahlström Thomas, Nimbus	592
3 Johansson Erik, Nimbus	584
4 Karlsson Lars, Nimbus	557
5 Hafström Per, Nimbus	523
6 Alling Joachim, Nimbus	479
7 Lindblad Kristian, Eskilstuna	448
8 Karlsson Tomas, Nimbus	338
9 Göransson Christer, Nimbus	283
10 Karlsson Kjell, Nimbus	249
11 Jönsson Anders, Ikaros	146
12 Rydqvist Göran, Ikaros	35

F1A sen

1 Hafström Jan, Nimbus	783
2 Pettersson Mikael, Nimbus	439
3 Lindström Urban, Ikaros	393
4 Blomberg Olle, Nimbus	389

F1A jun

1 Larsson Björn, Nimbus	669
2 Lindén Lars, Nimbus	489
3 Österholm Olle, Eskilstuna	465
4 Lindström Anders, Ikaros	455
5 Wolter Leif, Eskilstuna	386
6 Tigér Peter, Eskilstuna	268

HKG jun

1 Lindström Anders, Ikaros	110
2 Nederman Torsten, Ikaros	105
3 Jönsson Anders, Ikaros	19

Gråbo 15/4-78 F3B-A (Nordiska reglerna)

F3B-A

1	Bo Nylund, Lidköping MFK	3842
2	Stefan Andersson, Kungsbacka MFK	3531
3	Torvald Ahlberg, Lidköpings MFK	3395
4	Tomas Wenzel, Kungsbacka MFK	3371
5	Tore Gustavsson, Lidköpings MFK	3323
6	Olle Andersson, Kungsbacka MFK	3314
7	Lars Qvisi, Kungsbacka MFK	3181
8	Lennart Johansson, Ikaros Örebro	3169
9	Leif Jönsson, Stockholms RFK	3115
10	Kent Karlsson, Lidköpings MFK	3111
11	Kent Svensson, Blue Max Falköping	2990
12	Agne Engman, Lidköpings MFK	2892
13	Sven Gustavsson, Stockholms RFK	2862
14	Åke Wenzel, Kungsbacka MFK	2842
15	Anders Thorsén, Stockholms RFK	2822
16	Håkan Lundqvist, Stockholms RFK	2729
17	Stig Sjöstedt, Lidköpings MFK	2707
18	Torgny Karlsson, Blue Max Falköping	2693
19	Ernst Börjesson, Ikaros Örebro	2645
20	Lennart Vedin, Kungsbacka MFK	2577
21	Mikael Gustavsson, Stockholms RFK	2548
22	Åke Gustavsson, Kungsbacka MFK	2537
23	Kjell Åke Elofsson, Tibro RCK	2531
24	Antero Hurtig, Bergnäset MFK	2401
25	Per Nyberg, Ikaros Örebro	2398
26	Per Gunnar Viklund, Ikaros Örebro	2357
27	Bengt Lundgren, Säfte MFK	2354
28	Kjell Norelius, Säfte MFK	2330
29	Patrik Rubensson, Kåtilstorp MFK	2310
30	Ingemar Nabbing, Kåtilstorp MFK	2013
31	Sture Björn, Lidköpings MFK	2003
32	Sverker Norman, Stockholms RFK	1994
33	Bengt Ove Bengtsson, Kungsbacka MFK	1787
34	Bo Samuelsson, Djuholms RF	1781
35	Peter Svan, Kåtilstorp MFK	1768
36	Bengt Lundström, Aeroklubben Model	1724
37	Mats Lind, Säfte MFK	1591
38	Stefan Engberg, Djuholms MF	1430
39	Lars Kierloft, Kåtilstorp MFK	1361
40	Paul Andersson, Blue Max Falköping	905
41	Niklas Andersson, Kåtilstorp MFK	542
42	Torbjörn Källner, Aeroklubben Model	298
43	Staffan Kuuse, Gråbo MFK	0
44	Nils Östergren, Ikaros Örebro	
45	Nils Rehnfors, Stockholms RFK	

I tävlingen deltog dessutom (ej inräknade i poängtabellen)

Jörgen Ejörn, Danmark	3565
Peter Bech, Danmark	2873

L Strannegård

DM i friflyg i Stockholms Län 1978

A1 jun

1	Håkan Svärdsström, Solna MSK	405
2	Roland Boman, Solna MSK	336
3	Johan Ånggård, Solna MSK	242
4	Tommy Hallberg, Sigtuna MFK	185
5	Tomas Tränkner, Täby Sjöflygklubb	180
6	Peter Björklund, Solna MSK	180
7	Mats Almlöf, Metromerna	167
8	Henning Danielsson, Solna MSK	148
9	Madelene Ärlig, Metromerna	134
10	Stephan Björklund, Solna MSK	132
11	Peter Belé, Solna MSK	118
12	Anders Söderbäck, Solna MSK	82
13	Per Bergfeldt, Solna MSK	70
14	Veronica Ärlig, Metromerna	48

A1 sen

1	Agne Hammar, Solna MSK	445
2	Alf Ärlig, Metromerna	433
3	Lars Westfeldt, Täby Sjöflygklubb	366
4	Pierre Ljungqvist, Täby Sjöflygklubb	237
5	Rune Liljegren, Täby Sjöflygklubb	202
6	Per Dignell, Solna MSK	107
7	Roger Hägg, Waxholms MFK	45

F1A sen

1	Gunnar Holm, Solna MSK	629
2	Leif Andersson, Solna MSK	573
3	Anders Sund, Waxholms MFK	495
4	Lorenz Björklund, Täby Sjöflygklubb	447
5	Gösta Rask, Waxholms MFK	360
6	Per Björklund, Täby Sjöflygklubb	351
7	Agne Hammar, Solna MSK	326
8	Roger Hägg, Waxholms MFK	224
9	Per Dignell, Solna MSK	190
10	Mikael Petersen, Solna MSK	180
11	Jan Lindqvist, Sigtuna MFK	110
12	Rune Liljegren, Täby Sjöflygklubb	68

B1 sen

1	Jan Zetterdahl, Solna MSK	649
2	Mats Jansson, Solna MSK	451
3	Inger Johansson, Solna MSK	432
4	Magnus Nordqvist, Solna MSK	195

F1B sen

1	Sture Johansson, Solna MSK	613
2	Jan Johansson, Solna MSK	533
3	Jan Zetterdahl, Solna MSK	374
4	Mats Jansson, Solna MSK	103

C1

1	Gunnar Holm, Solna MSK	265
2	Jan Zetterdahl, Solna MSK	158
3	Lars Westfeldt, Täby Sjöflygklubb	23

F1C

1	Gerald Boman, Solna MSK	272
2	Kjell Johansson, Solna MSK	248
3	Urban Nygren, Solna MSK	60

HKG jun

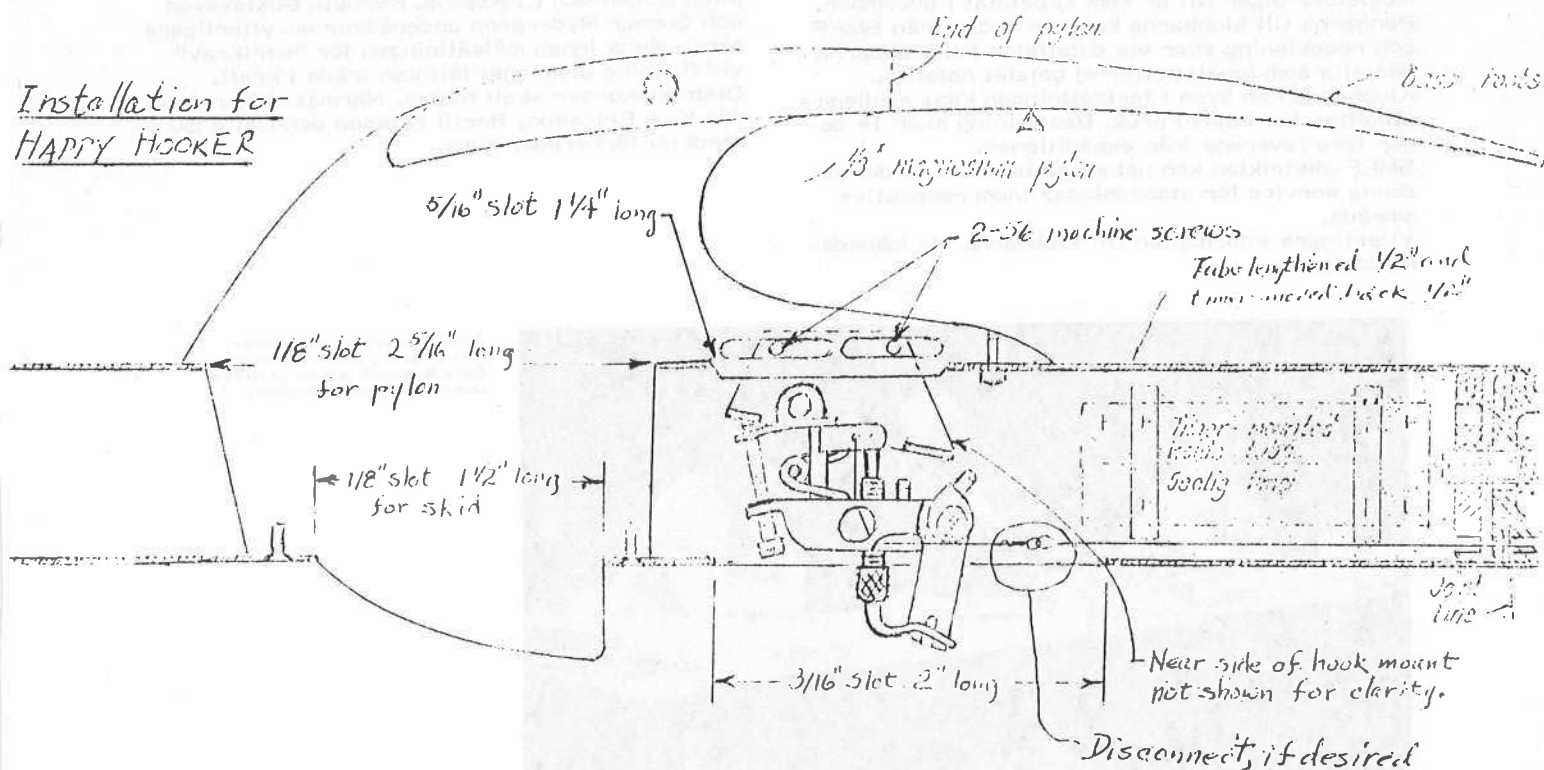
1	Tomas Lindqvist, Sigtuna MFK	216
2	Johan Lindqvist, Sigtuna MFK	121
3	Ulf Skoglund, Sigtuna MFK	49
4	Ralf Sass, Waxholms MFK	23

HKG sen

1	Gunnar Holm, Solna MSK	276
2	Jan Zetterdahl, Solna MSK	32
3	Anders Sund, Waxholms MFK	9

Segelflyg R/C 11/3-78 Väsby

1	Stefan Johansson, Väsby MF	854
2	Michael Gustavsson, SRFK	839
3	Sven Gustavsson, SRFK	802
4	Jan Karlsson, Väsby MF	755
5	Sven Bäckman, SRFK	743
6	Tore Loodin, SRFK	706
7	Jan Olofsson, Väsby FK	622
8	Bo Gärdsd, Vallentuna MK	599
9	Peter Wihlborg, SRFK	568
10	Kalle Viberg, Vallentuna	557
11	Ulf Olofsson, Väsby MF	540
12	Leif Jönsson, SRFK	528
13	Åke Sundvall, SRFK	495
14	Sverker Norrman, SRFK	373
15	Mats Gärdsd, Vallentuna	162
16	Björn Alfer, Micros	87
17	Tom Favre, Vallentuna	18



FÖRBUNDSNYTT

Under denna rubrik skall vi försöka informera om vad som är aktuellt och under arbete inom SMFF.

Förbundsrådet hade möte den 20 maj och bland de frågor som då behandlades kan följande vara intressant för våra medlemmar.

Uppläggning av medlemsregistret på data.

För att klara utgivningen av Modellflygnytt har vi nu nått det medlemstal där en databehandling av hanteringen är nödvändig. Beslut har nu fattats av förbundsrådet som innebär att vi skall vara klara att tillämpa det nya systemet nästa år. Utöver tidningsdistributionen innebär det en hel del fördelar även för klubbarna med databehandlingen. Övergången kommer att ske så att de redan befintliga medlemslistorna skrives om och programmeras för datakörning. Klubbarna erhåller sedan listor på sina medlemmar för rättning av eventuella fel och kontroll. Om någon ändring behöver göras skall detta utföras direkt på listan som sedan återsändes till expeditionen. Även rapport om nya medlemmar skall sedan ske på datalistan. Ny lista kommer sedan till klubbarna efter körning där medlemmarna är insorterade i bokstavsordning. De uppgifter vi hittills behövt om medlemmar räcker även i fortsättningen. Klubbarna behöver i fortsättningen endast notera nya medlemmar och ändringar på datalistorna. Förbunds- och klubbavgifter kan inbetalas genom att inbetalningskort utsändes centralt från datan till alla medlemmar. De klubbar som önskar få del av denna service skall meddela vilka avgifter som gäller i respektive klubb utöver avgiften till SMFF före den 15 oktober. Den 1 november utsändes inbetalningskortet till medlemmarna. Ytterligare påminnelser utgår till de som ej betalat i december. Pengarna till klubbarna kommer sedan från SMFF och redovisning sker via datalistor till klubbarna där alla som betalat eller ej betalat noteras. Klubbarna kan även i fortsättningen köpa medlemsetiketter för internt bruk. Beställning sker 14 dagar före leverans från expeditionen. SMFF-distrikten kan naturligtvis också få del av denna service för utsändningar inom respektive område. Ytterligare information till klubbarna via månadsmeddelande.

Modellstorlekskommitté.

Den av årsmötet beslutade utredningskommittén tillsattes och fick direktiv. Kommittén består av Kenneth Gustavsson, sammankallande, Carl-Gustaf Ahreman, Jan Levenstam, Bo Jansson och en linflygrepresentant. Förslag skall vara klart den 1 oktober.

Tävlingsfrågor.

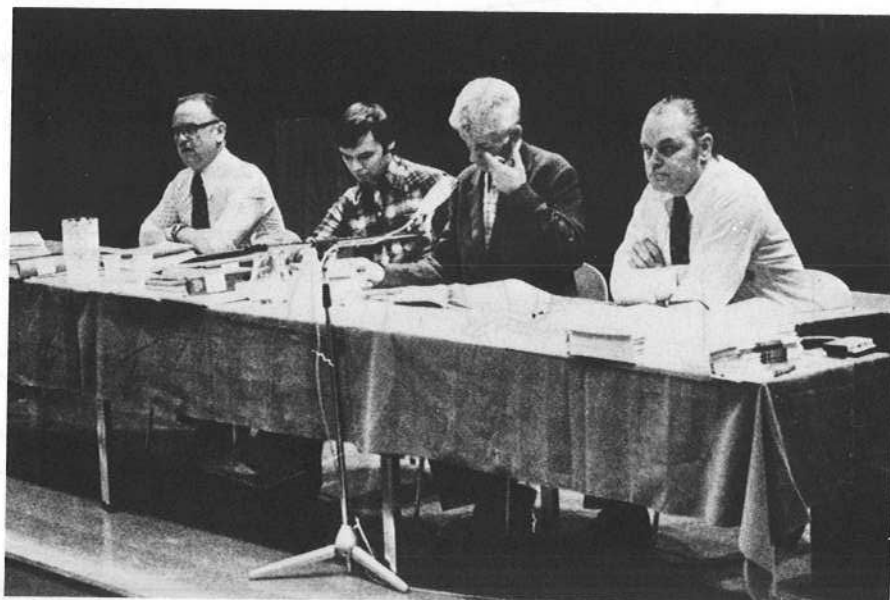
Mängder av regler har nu nytryckts. Problemet är att vi inte kan märka någon åtgång på dessa för alla tävlande så viktiga papper. Klubbarna uppmanas att propagera för inköp av respektive regler till alla klubbmedlemmar som tävlar. Beträffande anmälan till tävling har det slarvats mycket på sistone. Alla tävlingsanmälningar skall gå genom klubben på för varje gren avsedd blankett som gratis rekvireras från exp. Blanketten skall undertecknas av kontaktman i respektive klubb.

Försäkringsfrågor.

En ingående diskussion inom förbundsrådet med anledning av de allt oftare förekommande olycksfallen, resulterade i ett beslut som finns utförligt redovisat i ledaren i detta nummer.

Utbildningsfrågorna.

Utbildningen på alla nivåer är mycket viktig för vårt förbund. Utbildningsledaren lade fram ett långtidsprogram för utbildningen där distriktens roll fått en ökad tyngd. Närmast skall kurser för utbildning av certifikatkontrollanter intensifieras med följande platser i första hand, Ripa, Norrköping, Boden och Lidköping. Kenneth Gustavsson och Gunnar Rydergren undersöker om ytterligare behov finns innan målsättningen för "certkrav" vid flygning utom eget fält kan träda i kraft. Distriktsskurser skall hållas. Närmast i Norrland där K-A Ericsson, Bertil Nilsson och Calle Sundstedt nu förbereder kurs.



Årsmötespresidiet från vänster, Gunnar Kalén, Mikael Narbrink, Calle Sundstedt och Bertil Nilsson under Radiogrenkonferensen.

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF bildades 1957 och har klubbar, klubbmedlemmar och enskilda personer som medlemmar. SMFF är genom Kungl. Svenska Aeroklubben med i FAI, Federation Aeronautique Internationale.



FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Sandbergsgatan 4, Postadress Box 10022,
600 10 NORRKÖPING 10.
Telefon 011/1321 10. Postgiro 518165-6
Öppettider: Måndag – fredag 09 – 13

Exp.föreståndare Ann Wahlberg,
Värmaregatan 9, 60362 Norrköping.
Telefon 011/ 141666

FÖRBUNDSSTYRELSE

ORDFÖRANDE

Gunnar Kalen
Svarvaregatan 9, 60360 Norrköping
Telefon 011/1401 36

VICE ORDFÖRANDE

Kenneth Gustavsson
Tvillinggatan 3C, 43143 Mölndal
Telefon 031/27 25 27

SEKRETERARE

Bertil Nilsson
Enbacken 4, 85241 Sundsvall
Telefon 060/1201 17

KASSÖR

K-A Ericsson
Saltvik 1849, 87010 Ålandsbro
Telefon 0611/201 02

LEDAMOT

Göran Kalderén
Skogsviksvägen 52, 18235 Danderyd
Telefon 08/7556245

SUPPLEANTER

Gunnar Rydergren
Rimbogränd 14, 194 00 Upplands Väsby
Telefon 0760/875 34

Bo Hallgren
Box 30, 61023 Kolmården
Telefon 011/92597

GRENCHEF FRIFLYG

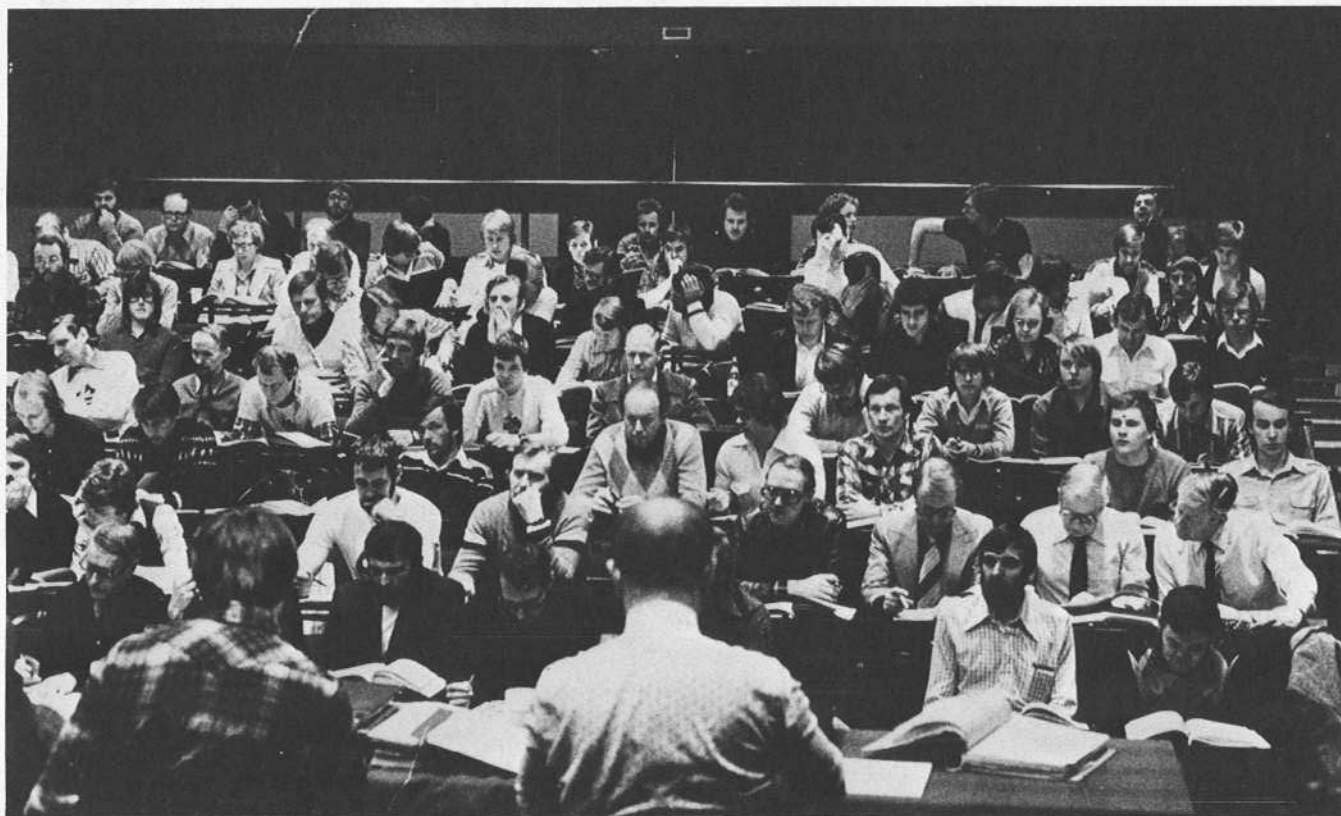
Bo Jansson, Spånehusvägen 57-59,
21439 Malmö. Tel. 040/78056.

GRENCHEF LINFLYG

Ingemar Larsson
Dr Forselius gata 50, 41326 Göteborg
Telefon 031/187271

GRENCHEF RADIOFLYG

Mikael Nabrink
Oslovägen 23A, 45200 Strömstad
Telefon 0526/10079



En översikt av den utmärkta
årsmöteslokalen som var fylld
av medlemmar.

MODELLFLYGNYTT

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

Box 100 22

600 10 Norrköping

Ansvarig utgivare: Gunnar Kalén

Tryck: L-Offset, Norrköping

